

MARIA EDUARDA BRAZÃO REIS

**A REGULAÇÃO ECONÓMICA E A TOMADA DE
DECISÃO NO TRANSPORTE AÉREO: UM
ESTUDO EMPÍRICO APLICADO À REGIÃO
AUTÓNOMA DA MADEIRA**

Orientador: Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2016

MARIA EDUARDA BRAZÃO REIS

**A REGULAÇÃO ECONÓMICA E A TOMADA DE
DECISÃO NO TRANSPORTE AÉREO: UM
ESTUDO EMPÍRICO APLICADO À REGIÃO
AUTÓNOMA DA MADEIRA**

Tese apresentada para a obtenção do Grau de Mestre em Gestão Aeronáutica no Curso de Mestrado em Gestão Aeronáutica conferido pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Tese defendida em provas públicas na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias no dia 12/ 07/2016, perante o júri, nomeado pelo Despacho de Nomeação n.º: 274/2016, de 01 de julho de 2016, com a seguinte composição:

Presidente:

Prof.^a Doutora Felipa Lopes dos Reis

Vogais:

Prof. Doutor Georg Michael Jeremias Dutschke
(Universidade Atlântica) – arguente

Orientador:

Prof. Doutor José Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Departamento de Aeronáutica e Transportes

Lisboa

2016

"A vida é uma aprendizagem diária. Afasto-me do caos e sigo um simples pensamento:

Quanto mais simples, melhor !"

José Saramago

Dedicatória

Dedico esta Dissertação à memória dos meus pais, pela conduta e alicerces de vida que me possibilitaram chegar até aqui. Também dedico este trabalho aos meus Colegas e Professores da 3.^a Edição do Curso Executive MBA em Gestão do Transporte Aéreo / Aviação Civil, ano letivo de 2007/08, pela partilha do espírito de aviação desenvolvido entre os Colegas.

Agradecimentos

Em primeiro lugar o meu agradecimento dirige-se à Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, mais precisamente, ao Departamento de Aeronáutica e Transportes da Escola de Ciências Económicas e das Organizações, por me terem proporcionado a oportunidade de frequentar o Mestrado em Gestão Aeronáutica contendo inúmeras temáticas e perspetivas interessantes na Gestão Aeronáutica, ao longo de dois anos. Também pela oportunidade de aliar o interesse por esta área fomentado ao longo de toda a minha vida com um novo ciclo de estudos no ensino superior.

Em segundo lugar ao Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente pela responsabilidade da orientação e acompanhamento, não só durante a realização da dissertação de mestrado como também ao longo de todo o meu percurso académico nesta instituição de ensino superior. O meu especial agradecimento pelo incentivo e motivação, e, principalmente, pela partilha dos seus conhecimentos, conselhos e opiniões da sua experiência profissional, académica e pessoal.

Em terceiro lugar, à Região Autónoma da Madeira, pela gentileza e apoio no fornecimento de dados para a concretização do presente Projeto de Dissertação de Mestrado em Gestão Aeronáutica.

Em quarto lugar a todos aqueles que, de forma direta ou indireta, contribuíram para a concretização deste trabalho.

Resumo

No que concerne à Regulação Económica aplicada ao Setor Aeronáutico, face à situação económica mundial, e em específico face à situação europeia, a tendência é para privatizar os aeroportos para garantir uma gestão mais eficiente e possibilitar a atração de investimento. Em Portugal, a principal gestora dos aeroportos foi concessionada ao abrigo do decreto-lei n.º 254/ 2012.

A Dissertação tem como objetivos: refletir sobre os principais conceitos base e evolução do transporte aéreo; refletir sobre os principais documentos regulatórios de base à regulação económica no transporte aéreo, desde a Convenção de Chicago até aos dias de hoje; refletir sobre a importância da tomada de decisão no transporte aéreo; e, refletir sobre o processo de tomada de decisão associado ao modelo de regulação económica aplicado ao transporte aéreo, na Região Autónoma da Madeira (R.A.M.).

Para tal, foram analisados dados provenientes das mais variadas fontes, bem como entrevistas ao Organismo Regional responsável pela área. Pretendeu-se ainda através da metodologia do estudo de caso analisar o impacto da liberalização do transporte aéreo, decorrente do desenvolvimento da regulação económica na Região Autónoma da Madeira. Os principais impactos da liberalização da rota LIS-FNC para a R.A.M. foram: aumento do número de frequências, maior competitividade de tarifas aéreas oferecidas pelas transportadoras LCC's como também pelas regulares. Com o aumento dos PAX transportados na rota em análise, verificou-se um efeito positivo regional e nacional, contribuindo para uma melhor afirmação nacional e internacional do destino Madeira. Relativamente ao processo de tomada de decisão inerente ao modelo regulatório sobre a gestão aeroportuária na R.A.M., consideramos o modelo regulatório satisfatório.

Palavras-chave: Regulação Económica, Tomada de Decisão, Liberalização, Concessão, Região Autónoma da Madeira

Abstract

Regarding the Economic Regulation applied to the Aeronautical sector, given the global economic situation, and in particular due to the European situation, the tendency is to privatize airports to ensure more efficient management and facilitate the attraction of investment. In Portugal, the main manager of the airport has been awarded under the Decree-Law No. 254/2012.

The Dissertation aims to reflect on the main basic concepts and evolution of air transport; reflect on the main regulatory document based economic regulation in air transport, since the Chicago Convention to the present day; reflect on the importance of decision-making in air transport; and reflect on the decision-making process associated with the economic regulation model applied to air transport in the Madeira Islands.

The data were analyzed from many different sources as well as interviews with Regional Body responsible for transports. It is also intended through the case study methodology to analyze the impact of liberalization of air transport, through the development of economic regulation in the Madeira Islands. The main impacts of LIS-FNC route liberalization to Madeira Islands were: increasing the number of frequencies, more competitive airfares offered by LCC's as well as the scheduled carriers. With rising PAX transported on the route under consideration, there was a regional and national positive effect, contributing to improved national and international affirmation of the Madeira Islands. Regarding the decision-making process inherent in the regulatory framework on airport management in Madeira Islands, we consider satisfactory regulatory model.

Keywords: Economic Regulation, Decision Making, liberalization, Airport concession, Madeira Islands.

Índice

Introdução	01
Capítulo I – A Regulação Económica e a Tomada de Decisão no Transporte Aéreo	03
1.1 O Transporte Aéreo: Conceito e Evolução	07
1.1.1 A Grande Era da aviação antes das Grandes Guerras Mundiais	08
1.1.2 Primeiro voo regular pago	10
1.1.3 1.ª e 2ª Guerras Mundiais	10
1.1.4 Legislação Aérea Internacional	13
1.1.5 Associações Aeronáuticas Internacionais	16
1.1.6 Depois das Guerras Mundiais	17
1.1.7 Aparecimento do Avião a Jato	19
1.1.8 Desregulação e Posteriores Desenvolvimentos Económicos	20
1.1.9 Aparecimento de novos conceitos de Companhias Aéreas	24
1.1.10 Atentados de 11 de Setembro de 2001	25
1.1.11 Crise económica e desenvolvimentos posteriores	25
1.2 Regulação Económica no Transporte Aéreo: desde a Convenção de Chicago até aos dias de hoje	28
1.2.1 Regulador Português	37
1.2.2 Regulação Económica em Portugal	38
1.2.3 Modelos de Regulação Económica Aplicados ao Transporte Aéreo	48
1.3 A importância da Tomada de Decisão no Transporte Aéreo	54
1.4 Síntese	64
Capítulo II – Metodologia	66
2.1 Objetivos do estudo	67
2.2 Abordagem metodológica	67

2.3 Preparação para a seleção de dados	70
2.4 Condução de Estudo de Caso	72
2.4.1 Dados Primários	72
2.4.2 Dados Secundários	73
2.4.3 Entrevistas	74
2.4.4 Observação Documental	75
2.5 Recolha de dados	76
2.6 Análise e Tratamento dos Dados	77
Capítulo III – Discussão de Resultados	78
3.1 Análise e Discussão de Resultados	79
3.2 Síntese Conclusiva	82
Capítulo IV – Conclusão	84
4.1 Principais Conclusões	85
4.2 Limitações do Estudo	88
4.3 Trabalhos Futuros	88
Bibliografia	90
Anexos	95
Anexo 1 – Documentação relativa à Regulação Económica	95
Anexo 2 – Guião de Entrevista/ Questionário	135
Anexo 3 – Decreto-Lei n.º 254/ 2012 de 28 de Novembro, Regulação Económica da Concessão	138

Índice de Figuras

Figura 1. Obra de arte que ilustra a parábola histórica de Ícaro	04
Figura 2. Alguns estudos de Leonardo Da Vinci	05
Figura 3. Réplica da primeira aeronave dos irmãos Wright	06
Figura 4. Dirigível LZ 129 “Hindenburg”	09
Figura 5. Tony Janus a pilotar o Benoist flying Boat	10
Figura 6. Avião Douglas DC-3	13
Figura 7. Aeroporto típico dos anos 1960	18
Figura 8. Avião De Haviland DH 106 Comet	20
Figura 9. Processo de Tomada de Decisão	55
Figura 10. Níveis de Tomada de Decisão	57
Figura 11. Percentagem de acidentes por fase de voo	60
Figura 12. Comportamentos de Risco na Tomada de Decisão	61
Figura 13. Matriz de Risco	61
Figura 14. Etapas do Processo de Tomada de Decisão Naturalista	62
Figura 15. Modelo 3P	63

Índice de Tabelas

Tabela 1. Disposições gerais da Concessão	39
Tabela 2. Concessão de Serviço público aeroportuário	39
Tabela 3. Licenciamento	41
Tabela 4. Taxas relacionadas com infraestruturas e serviços	43
Tabela 5. Taxas de Segurança	44
Tabela 6. Taxa para PMR	45
Tabela 7. Disposições gerais da Regulação Económica	45
Tabela 8. Principios e Regras, e Exceções da Regulação Económica	46
Tabela 9. Fiscalização, Regime Sancionatório e Disposições Finais	47
Tabela 10. Fontes de dados utilizados	71

Introdução

Desde sempre o Homem sonhou em voar. Segundo Wensveen (2007), num curto espaço de 100 anos passámos da realização de alguns testes de voo para orbitar corpos celestes, de realizar ousadas proezas isoladas até dependermos da aviação no nosso quotidiano. As velocidades aumentaram exponencialmente, bem como a altitude e o alcance das viagens.

O céu deixou de ser o limite, e temos pela frente o vasto e desafiador espaço com riscos, recompensas e respostas para as quais ainda não formulámos as perguntas.

Por agora temos a promessa de novas máquinas que voarão com maior eficiência de combustível, monstruosos cargueiros que farão chegar os bens de todas as nações a todo o mundo, da expansão da frota da aviação e do uso pacífico do espaço para exploração e pesquisa.

A Dissertação tem como objetivos: refletir sobre os principais conceitos base e evolução do transporte aéreo; refletir sobre os principais documentos regulatórios de base à regulação económica no transporte aéreo, desde a Convenção de Chicago até aos dias de hoje; refletir sobre a importância da tomada de decisão no transporte aéreo; e, refletir sobre o processo de tomada de decisão associado ao modelo de regulação económica aplicado ao transporte aéreo, na Região Autónoma da Madeira. As razões associadas à escolha do tema, deveram-se a curiosidade e também a ser uma área dinâmica no Setor do Transporte Aéreo, e a sua aplicabilidade à Região Autónoma da Madeira, pelo facto da naturalidade da autora do trabalho, bem como da pertinência do caso associado à liberalização do transporte aéreo.

O presente trabalho encontra-se organizado da seguinte forma: o primeiro capítulo começa por fazer um relato da sua evolução histórica e tentar definir o transporte aéreo tal como o conhecemos hoje, efetuando uma abordagem cronológica paralela entre a evolução do meio de transporte em si, da legislação (em especial a internacional), a consequente regulação e a evolução dos aeroportos. Também refletimos sobre a Importância da Tomada de Decisão no Transporte Aéreo, onde se pretende demonstrar a crescente complexidade mesmo das decisões aparentemente simples, passando depois para as decisões mais operacionais, falando-

se da sempre presente *safety e security* e na tendência atual de operacionalmente se utilizar o processo de decisão naturalista.

No segundo capítulo apresentamos o percurso metodológico utilizado na realização do presente trabalho. No terceiro capítulo, apresentamos a discussão dos resultados obtidos.

Por fim apresentam-se as conclusões, as limitações do estudo, e propostas para trabalhos futuros, pois a Aviação em todas as suas vertentes é uma área em constante mutação, aperfeiçoamento e evolução.

CAPITULO I

A Regulação Económica e a Tomada de Decisão no Transporte Aéreo

Segundo Berger (2007), o sonho de voar integra os mitos e lendas de todas as culturas. Já os nossos antepassados mais remotos terão contemplado o voo das aves com nostalgia, admirando a sua liberdade e capacidade para se moverem na terceira dimensão e desejando pairar no ar com tal leveza. Olhando para a sua própria solidez e presos à terra, estavam bem cientes de que a capacidade de voar constitui um dom muito particular.

Segundo o que relata Berger (2007), remonta a 3000 A.C. a representação de Etna, Deus da Guerra Babilónico a voar, feito nessa época apenas pensada ao alcance dos Deuses e já em 5000 A.C. é relatado que uma dinastia chinesa dispunha de um carro alado.

Assim sendo, só os Seres Divinos dispunham dessa maravilhosa faculdade: a de Voar!

Uma lenda muito interessante apontada por Berger (2007) é a de Ícaro, pois ao ignorar os avisos do pai, aproximou-se demasiado do Sol, acabando por derreter a cera das suas asas e precipitou-se no mar. O que noutros tempos serviu de base para uma parábola do “castigo do desobediente” contribui hoje para a história da segurança de voo como um exemplo da ligação entre a viagem aérea e a segurança.

A figura 1 apresenta uma ilustração que chegou aos dias de hoje, e que mostra o modo como era sonhado pelos nossos antepassados a faculdade de voar.



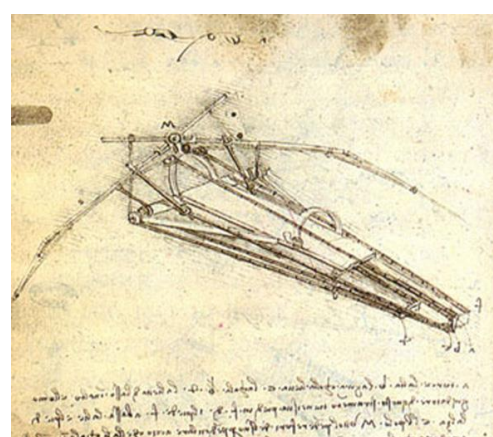
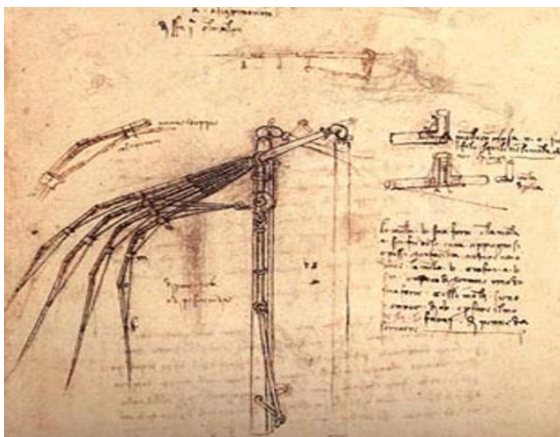
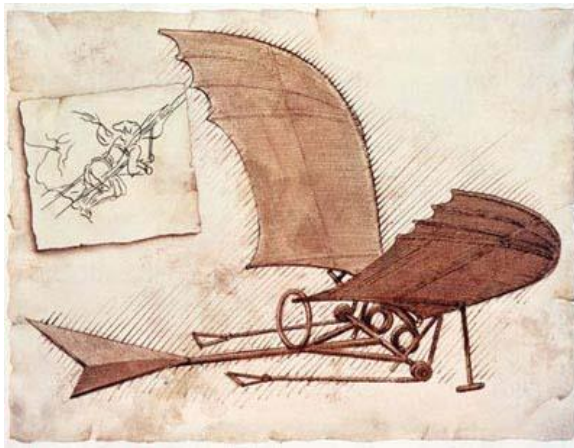
Fonte: Berger (2007)

Figura 1 – Obra de arte que ilustra a parábola histórica de Ícaro

Passaram muitos anos e séculos, até que alguém com arte e engenho pensasse mais além e ousou sonhar que com a ajuda de algo construído por um ser humano lhe possibilitasse Voar!

Quem conseguiu colocar em papel esse desejo foi Leonardo Da Vinci – pintor, arquiteto, engenheiro e investigador da natureza foi o pioneiro a estudar o possível voo humano. Apesar da sua genialidade e pensamento avançado para a sua época, este visionário nunca conseguiu alcançar êxito nesta área – a limitação da força dos músculos do corpo humano e sistema cardiovascular representaram um entrave à capacidade de voar.

A figura 2 mostra projetos de asas esvoaçantes, esboços de helicópteros e construções que nos deixam estupefatos pela demonstração da arte, engenho e visão deste homem.



Fontes: Fórum e Museu (2013)

Figura 2 – Alguns estudos de Leonardo Da Vinci

Berger (2007) continua afirmando que por toda a Europa se fizeram esforços para obter meios que permitissem conquistar o espaço aéreo, tendo mesmo Herman Flayder publicado em 1627, na cidade de Tübingen, o primeiro livro sobre navegação aérea.

Os irmãos Montgolfier, após observarem pedaços de papel que voam sobre as chamas da lareira, começaram a realizar experiências com sacos de papel cheios de ar quente. No dia 11 de Novembro de 1793 foi realizada a primeira viagem oficial. Após algumas façanhas, o físico Charles utilizou pela primeira vez o hidrogénio e o conde Zambeccari descobriu que o balão só pode ser controlado se possuir um acionamento que o faça avançar contra a direção do vento.

A primeira utilização militar foi feita por Napoleão para detetar os movimentos das tropas inimigas, sendo que as tentativas de lançar bombas a partir de balões fracassaram. Durante o bloqueio de Paris pelas tropas alemãs (1870/ 1871) foram utilizados 67 balões como furadores de bloqueio tendo transportado correio e feridos. A partir de 1890 outro pioneiro Lilienthal efetuou testes de voo com os seus planadores e os seus conhecimentos teóricos/ práticos influenciaram de forma decisiva os desenvolvimentos seguintes de todos os aparelhos voadores.

Em 17 de Dezembro de 1903 os irmãos Wilbur e Orville Wright conseguiram efetuar o primeiro voo com uma aeronave mais pesada do que o ar.



Fonte: Berger, 2007

Figura 3 – Réplica da primeira aeronave dos irmãos Wright

Desde aí os desenvolvimentos em todo o mundo têm sido notáveis!

1.1 – O Transporte Aéreo: Conceito e Evolução

O Transporte Aéreo esteve sempre mais ligado à evolução das máquinas do que à evolução das restantes vertentes. Os Aeródromos, em que hoje se dá sempre mais destaque aos Aeroportos, segundo Rodrigues (2013), apenas a partir da década de 70 começaram a ter uma verdadeira evolução, que passou por 3 fases sendo que nem todos os aeroportos se encontram na mesma fase devido à realidade local, tentaram acompanhar o ritmo da evolução das aeronaves, sendo hoje um parceiro e um importante fator de desenvolvimento das mesmas existindo mesmo nas principais marcas de fabrico de aviação (exemplo: Boeing e Airbus) equipas de desenvolvimento em que participam especialistas em Aeroportos.

É de realçar que os aeroportos que no início eram apenas um meio para atingir um fim, hoje ombreiam com as companhias aéreas e por vezes são o ator principal onde todas as atenções estão focadas. Inicialmente passivos, agora tomam iniciativa, fazem estudos, atraem companhias aéreas, geram efeitos nas economias e são o motor de desenvolvimento de muitas áreas metropolitanas e fator decisivo no desenvolvimento de muitos países.

O conceito de Transporte Aéreo é hoje um conceito muito complexo e de difícil abordagem, com empresas de estrutura extremamente complexa, em que os Sistemas Aeroportuários se organizaram para responder às influências externas. Uma das maiores valias do Transporte Aéreo é o fato do Sistema se financiar a si próprio, e a tendência da maioria dos intervenientes é serem privados, sem financiamento estatal, sendo este apenas um ator supervisiona a atividade, faz a regulação e zela pela eficácia do Transporte Aéreo e tenta manter os objetivos estratégicos da sua nação.

De acordo com Smith (2002), no início a aviação como meio de transporte, especialmente para passageiros era amplamente considerado impraticável. Os críticos desafiavam os poucos que tentavam evoluir o conceito e diz-se que até mesmo Orville Wright descreveu as possibilidades de um voo transatlântico como remotas.

Smith (2002) continua afirmando que quando a aviação comercial começou era pouco mais do que um sonho experimental. O principal meio de transporte para passageiros, carga, correio e expressos era feito por terra ou por água. As companhias aéreas cresceram devido à possibilidade de darem uma resposta mais rápida do que os outros meios de transporte para pessoas e bens.

Rhoades (2008) acrescenta que a aviação é como a famosa lenda Fénix que renasce das cinzas para se tornar de novo um pássaro de plumagem brilhante e dourada, cuja morte no fogo feroz dá origem a uma nova Fénix. É assim que pode ser descrita a evolução do transporte aéreo, sendo que as companhias aéreas parecem ter estabelecido o seu próprio ciclo de destruição e renovação.

Rhoades (2008) prossegue dizendo que desde a sua criação o transporte aéreo esteve à mercê do ciclo de negócios, tendo atingido lucros recorde e depois rapidamente atingiu perdas quando os mercados baixaram. A chamada nova economia que supostamente combinada com novas inovações tecnológicas, a globalização, e o abundante capital de risco começaram a transformar a economia Americana e as outras, sendo que a opinião geral era que os mercados passariam a oscilar menos e se passaria a viver num mundo economicamente mais estável. Mas os acontecimentos vieram, mais uma vez, provar a evolução cíclica do transporte aéreo.

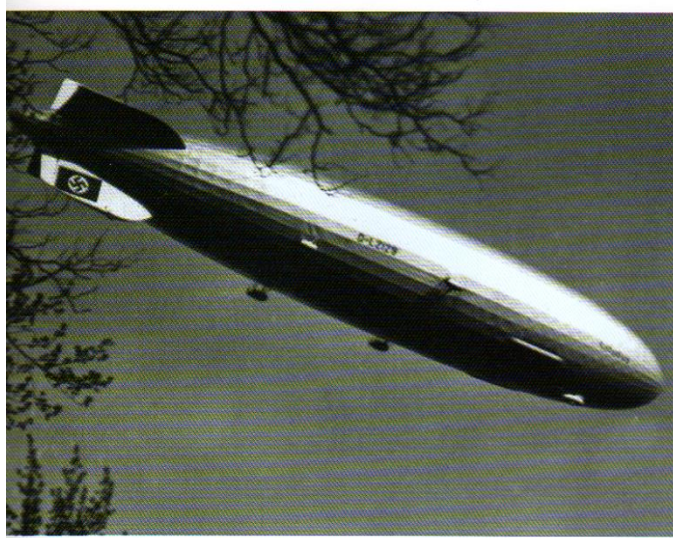
1.1.1 – A Grande Era da Aviação antes das Grandes Guerras Mundiais

Berger (2007), conta que após o primeiro voo dos irmãos Wright, o fenómeno da aviação foi de recorde em recorde, tornando-se famosos construtores como Santos-Dumont, Farman, Grade, Blériot, Etrich, Nieuport, só para mencionar alguns. Blériot atravessou o canal da Mancha em 1909, tendo a potência dos motores das aeronaves aumentado desde então.

O ano de 1913 foi um ano em que aconteceram vários importantes marcos:

- Maior percurso voado – 2078 Km;
- Maior altitude voada - 6120 metros;
- Voo mais longo - 13 horas e 22 minutos.

Apesar do desenvolvimento das aeronaves mais pesadas do que o ar, é importante realçar a contribuição do conde Zeppelin, pois até 1914 nos seus dirigíveis foram transportados 37 mil passageiros e feitas cerca de 2 mil viagens, e foram importantes, até para as forças armadas, pois transportavam grandes cargas entre pontos bem distantes. O calcanhar de Aquiles destes dirigíveis era o hidrogénio que limitava a altitude de voo e era facilmente inflamável.



O dirigível LZ 129 «Hindenburg» era muito confortável, apresentando diversos salões para convívio e restauração e um convés panorâmico (ver imagem em cima, à direita). O enchimento de hidrogénio revelou-se fatal para o LZ 129 em Lakehurst no ano de 1937, tendo ardido por completo. Os restantes zeplins foram sendo progressivamente desmantelados.

Fonte: Berger (2007)

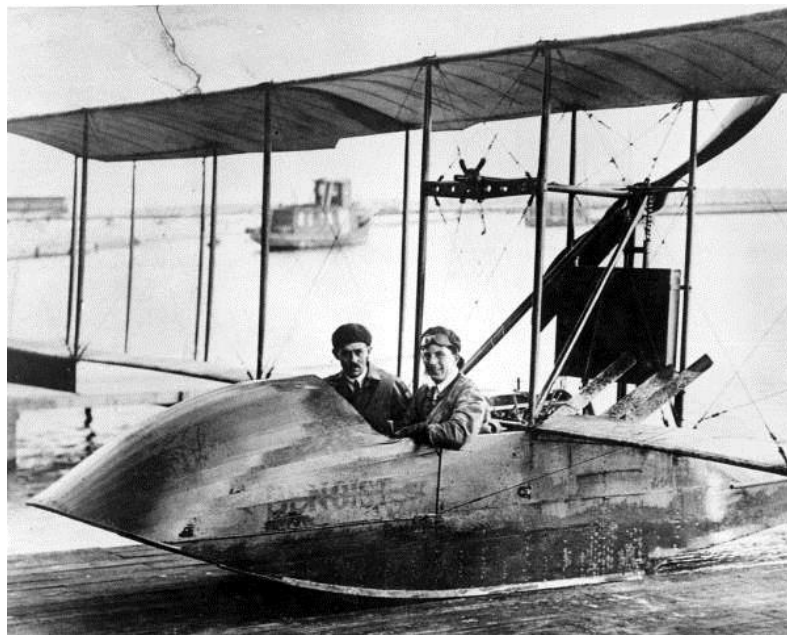
Figura 4 – Dirigível LZ 129 “Hindenburg”

As companhias aéreas entretanto criadas, segundo Smith (2002), cresceram como resposta que as mesmas deram em termos de velocidade de entrega tanto de pessoas como de bens. Em muitos locais, em especial nos Estados Unidos da América o transporte de mercadorias, em especial de correio foi o primeiro objectivo e motor de desenvolvimento da aviação. Na década de 1920, a aviação começou a focar-se no transporte de passageiros.

Wensveen (2007) continua o relato do que acontecia neste período que antecedia a guerra, e afirma que enquanto a maior parte do mundo se preocupava com a Primeira Guerra Mundial, não se dava o devido valor ao facto de por \$5 (valor agravado se o passageiro pesasse mais de 200 libras $\approx 90,72$ Kg), uma pessoa podia comprar um bilhete para uma viagem de ida, no avião de cockpit aberto “*Benoist flying Boat*” e atravessar a Baía de Tampa. Uma viagem por terra demoraria todo o dia, enquanto por avião demorava apenas 20 minutos.

1.1.2 – Primeiro voo regular pago

Em 1 de Janeiro de 1914 o Mayor de São Petersburgo tornou-se no primeiro passageiro pagante a utilizar uma companhia de voos regulares, que utilizava aviões mais pesados do que o ar, nos Estados Unidos da América. Esta companhia acabou por falir apenas 4 meses depois, o que representa, na opinião de Wensveen (2007), um começo humilde para a agora gigante indústria.



Fonte: Wikipedia

Figura 5 – Tony Janus a pilotar o *Benoist flying Boat*

1.1.3 – 1ª e 2ª Guerras Mundiais

Smith (2002) indica que no período entre guerras, deu-se um substancial crescimento no transporte de passageiros. Apesar disso o negócio foi sempre visto pela sociedade como algo romântico e um serviço subsidiado para os ricos ou para aqueles que necessitavam de entregas

rápidas de correio ou carga. Os aeroportos e o controlo de tráfego aéreo eram algo primitivos, sendo os acidentes e incidentes comuns e atraíam muito a atenção da comunicação como acontece agora.

Mesmo assim a procura pelo transporte aéreo só na vertente de passageiros (excluindo correio e carga) cresceu gradualmente. Cresceu desde os poucos milhares nos anos antes da 1ª Guerra Mundial para 18.2 milhões em 1946, que foi o primeiro ano em que a OACI – Organização Internacional da Aviação Civil, agência no âmbito das Organização das Nações Unidas fez o tratamento dos números mundiais referentes à aviação.

Wensveen (2007) indica que um dos motores mais importantes no desenvolvimento da aviação foi o correio, sendo os americanos “*Post Office Department*” um dos principais estimuladores da aviação através de financiamento, lançamento de concursos e tendo proposto a criação das primeiras rotas de correio aéreo entre Alasca e uma entre New Bedford, Massachusetts, Pawtucket e Rhode Island.

O desenvolvimento de grandes bombardeiros durante a 1ª Guerra Mundial demonstrou que o avião poderia ser utilizado para o transporte comercial com rapidez de carga e correio. A indústria do Transporte Aéreo terá tido o último impulso para ser criada quando o Congresso Norte Americano, em 1918, alocou \$100,000 ao “*Post Office Department*” para o desenvolvimento do serviço de correio aéreo e para a compra, operação e manutenção dos chamados na altura “aeroplanos”.

Em parceria, o Departamento de Guerra fornecia os Pilotos e os Aviões, fazendo a operação aérea e a manutenção dos aviões e o departamento de correios fazia a triagem do correio, descarregava os aviões e entregava o correio e as encomendas aos destinatários e foram assim criadas as primeiras rotas aéreas de correio regulares.

Em 1918, Wensveen (2007), continua afirmando que os correios a partir desta data assumiram a operação por completo para a entrega de correio doméstico. No período inicial os correios fizeram variados testes desde os aviões em si, passando por serviços meteorológicos, voos noturnos, voos e serviços gerais em terra, toras, tarifas postais e todas as outras áreas de operação onde foi necessário recolher dados para otimizar a operação.

Numa fase também inicial os Correios adquiriram aviões aos Departamentos de Guerra e da Marinha e adaptaram-nos à sua operação, remodelando ou reconstruindo-os, sendo a preocupação básica a *Safety*. Depois passaram a encomendar e adquirir aviões especialmente concebidos para transportar correio.

Wensveen (2007) continua descrevendo que as dificuldades encontradas durante a operação foram o motor de desenvolvimento do Transporte Aéreo desde o melhoramento das instalações de apoio em terra até ao treino dos pilotos. Após muitas evoluções, a necessidade de peso a transportar aumentou o que levou ao surgimento de novos aviões.

Foram nesses tempos que começaram a grandes empresas da aviação e as grandes parceiras, Wensveen (2007) dá como exemplo a necessidade de atravessar as Montanhas Rochosas, gerou sinergias entre a Boeing que produziu um novo avião o B-40 com motores radiais arrefecidos a ar Pratt & Whitney com 400 hp, que levava dois passageiros e tinha capacidade acrescida para transportar carga.

Dois aviões que apareceram em 1933 e que colocaram um novo marco na aviação foram o Boeing 247 e o DC-1. Em 1934 a nova regulamentação relativa ao Correio Aéreo estimulou a aparição dos primeiros gestores profissionais em aviação. Em 1938 as regras estavam a ficar muito confusas e a regulamentação estava a ficar para trás em relação ao Transporte Aéreo, sendo que o presidente Franklin Roosevelt criou o “*Civil Aeronautics Act*” que estabeleceu a primeira entidade aeronáutica civil a “*Civil Aeronautics Authority*”.

A produção do avião DC-3 deu origem ao C-47 e este apesar de ser um desenvolvimento de carácter civil, foi extraordinariamente aproveitado pelos militares para a guerra, pois os civis na altura dispunham de aviões mais desenvolvidos e testados do que os militares. A 2ª Guerra Mundial reduziu as Companhias Aéreas à insignificância.



Fonte: Berger (2007)

Figura 6 – Avião Douglas DC-3

1.1.4 – Legislação Aérea Internacional

A primeira Convenção Internacional a ser assinada ficou conhecida como “O Sistema de Varsóvia”, assinada nesta cidade a 12 de Outubro de 1929 e que é relativa aos direitos dos passageiros e unifica as regras relacionadas com o Transporte Aéreo. Regulamenta o contrato de transporte aéreo de pessoas, bagagens e mercadorias, incumprimentos e indemnizações.

Não é aplicável ao correio. Definiu também as regras no âmbito da responsabilidade civil do transportador aéreo.

Ainda antes do fim da Segunda Guerra Mundial, os diferentes países começaram a pensar nas potencialidades do Transporte Aéreo e os Aliados começaram a planear uma Convenção que seguisse as anteriores realizadas e garantisse o desenvolvimento e sucesso da aviação civil.

Relativamente ao Direito Aéreo Internacional, Ferreira (2012) mostra que as preocupações com a regulamentação da aviação civil internacional foram sempre muitas e já na Convenção de Paris de 1919 foi criada a CINA (Comissão Internacional de Navegação Aérea), com poderes para regulamentar a vertente técnica. Logo nessa convenção foi obtida a primeira definição aceite para aeronave *“a palavra aeronave designa todo o aparelho que possa sustentar-se na atmosfera graças às reacções do ar”*.

A mesma autora continua, mostrando que a Convenção de Chicago em 7 de Dezembro de 1944, que veio substituir todas as realizadas até então, mostrou desde logo a quatro propostas totalmente divergentes: Austrália e Nova Zelândia, o Canadá, o Reino Unido e Estados Unidos da América. Quando terminou foram atingidos os objetivos de facilitar as operações de transporte aéreo internacional (logo que a situação militar o permitisse) e permitir o desenvolvimento da aviação civil internacional no período pós-guerra, de forma ordenada.

A mais-valia da Convenção é o reconhecimento da conciliação entre os interesses dos Estados e as respetivas aviações civis internacionais, a partir do princípio da soberania nacional sobre o seu espaço aéreo independentemente da dimensão e nível de desenvolvimento dos mesmos.

Os documentos mais importantes aprovados na Convenção de Chicago foram a convenção em si, o acordo de trânsito dos serviços aéreos internacionais, o acordo de transporte aéreo internacional onde são definidas as liberdades do ar e a posterior criação da OACI – Organização Aviação Civil Internacional.



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
A United Nations Specialized Agency

Uma das ferramentas mais utilizadas no desenvolvimento do Transporte Aéreo foram os Anexos à Convenção, que eram 18 até há bem pouco tempo sendo que em Novembro de 2013 entrou em vigor o Anexo 19 relativo a uma preocupação desde sempre patente em todas as pessoas ligadas à aviação: a *Safety*.

Tomé (2012) realça o facto da segurança - *Safety* da aviação civil ter sido desde logo uma preocupação global, sendo a ICAO uma agência especializada da ONU, e sendo tendo a Convenção sido retificada por 190 Estados, foi desde logo criada a ideia de fazer um programa de gestão da segurança *safety*, baseado nos anexos à convenção: Anexo 6 – Operações das Aeronaves, Anexo 11 – Serviços de Tráfego Aéreo e Anexo 14 - Aeródromos.

Segundo o mesmo autor a OACI define o sistema de gestão da segurança *safety* – normalmente designado pelas siglas abreviadas da designação em inglês SMS, e a definição é um conjunto de normas destinadas a gerir os problemas da Safety, incluindo as necessárias estruturas organizacionais, definição de responsabilidades e ainda as políticas de ação e formas de procedimentos.

Por sua vez a *Safety*, de acordo com o mesmo autor, é definida como a situação na qual o risco de infligir danos a pessoas ou a danificação de propriedades é reduzido, ou se mantém num nível aceitável, desde que aplicado um processo contínuo de identificação de possíveis perigos ou gestão de riscos (SMS). Ligada à segurança – comumente designada *Security*, relativamente à prevenção e punição de atos criminosos contra a aviação civil internacional, esta foi uma preocupação que se materializou em 1950 quando o Comité Jurídico da OACI começou a desenvolver estudos relacionados com esta problemática.

Alguns factos interessantes são: o aparecimento das Convenções tem tido sempre um carácter reativo e não preventivo. Após esse grande marco na Aviação Civil que foi o 11 de Setembro de 2001 não ter dado origem a nenhuma Convenção e, apesar dos enormes custos de segurança que daí advieram, investimentos e estímulos ao aparecimento de novas tecnologias, parece que a resposta mais uma vez tarda, ficando a perder as Companhias Aéreas e os passageiros pois o processo de rastreio é ainda muito invasivo e tendencialmente demorado.

As Convenções normalmente ficam com o nome associado à cidade onde decorrem e onde são assinadas pelos representantes dos diversos países. Após diversas reuniões e conferências

internacionais, foram realizadas e acordadas várias Convenções sobre este tema: Convenção de Tóquio: 14 de Setembro de 1963, acordo entre os Estados relativo às infrações e a certos atos cometidos a bordo de uma aeronave. Foi a primeira convenção assinada âmbito da segurança da aviação civil – *Security*. Nesta Convenção que foram reforçados os poderes do Comandante de uma Aeronave; Convenção de Haia: 23 Setembro 1970 – Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves; Convenção de Montreal: 23 de Setembro 1971 – Repressão Contra Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil; Protocolo de Montreal de 1988 – Repressão de Atos Ilícitos de Violência nos Aeroportos ao Serviço da Aviação Civil Internacional; Convenção de Montreal de 1991: Obrigatoriedade da Marcação de Explosivos Plásticos para a sua Detecção.

1.1.5 – Associações Aeronáuticas Internacionais



Ferreira (2012) indica que logo a seguir a esta Convenção, em 1945, foi criada a IATA (sigla com significado em inglês, mas pela qual é conhecida em todo mundo) que quer dizer Associação Internacional de Transporte Aéreo, criada em Havana – Cuba, que é uma organização que representa as companhias aéreas. É uma das associações mais dinâmicas, tem hoje cerca de 240 membros de mais de 140 Estados do Mundo.

Esta associação tenta complementar a OACI, sendo que os objetivos da IATA estão focados no desenvolvimento do transporte aéreo, seguro, regular e económico no âmbito das regras definidas e realiza regularmente estudos e propostas para melhorar todas estas vertentes do Transporte Aéreo. Esta associação defende acerrimamente as companhias aéreas e incentiva o comércio aéreo e promove a cooperação entre as empresas de transporte aéreo a nível internacional.



Os aeródromos e aeroportos tiveram um desenvolvimento mais lento e, segundo a ACI, em 1948 foi criado o *Airports Operators Council*, baseado nos Estados Unidos da América – Washington D.C, e na década de 1970 existiam 3 associações que colaboravam a um nível informal e *ad hoc* e que representavam os interesses dos seus membros: a *Airport Operators Council International* (AOCI), a *International Civil Airports Association* (ICAA) e a *Western European Airports Association* (WEAA), mas que não reuniram esforços na defesa dos interesses globais. A evolução, os fatores externos e a necessidade de responder à evolução do transporte aéreo bem como a necessidade de ter um interlocutor com governos, companhias aéreas, fabricantes e todas as partes interessadas, obrigou à criação de uma associação que agregasse o poder. Após algumas dissoluções e fusões, em Janeiro de 1991 foi criada a ACI – *Airports Council International*.

1.1.6 – Depois das Guerras Mundiais

Smith (2002) realça o facto de a seguir à 2ª Guerra Mundial, para a qual quase todas as companhias aéreas contribuíram, quase todas saíram beneficiadas em termos financeiros, operacionais e em especial dos avanços técnicos. A indústria do Transporte Aéreo floresceu beneficiando de uma explosão de desenvolvimentos inovadores. Novos conceitos foram postos em prática, foram utilizados equipamentos cada vez mais sofisticados, a assistência e apoio prestados pelo governo bem como a regulação cresceu tanto a nível nacional como internacional. Já nesta altura o marketing trabalhava para atribuir uma imagem de *glamour* aos utilizadores do Transporte Aéreo.

De acordo com o mesmo autor, os indicadores da OACI mostram que o número de passageiros duplicaram em 1946 e em 1951 chegaram aos 39.9 milhões subindo para 78 milhões em 1956. A aviação comercial tanto a nível doméstico como internacional obtiveram uma expansão extraordinária.

Os aeroportos entre o final da 2ª Guerra Mundial e até à década de 1970, foram baseados nas muitas instalações militares que ficaram disponíveis e a que os militares não conseguiam justificar a sua utilização nem fazer a sua manutenção.



Fonte: Rodrigues (2013)

Figura 7 – Aeroporto típico dos anos 1960

Os aeroportos estavam no que Rodrigues (2013) classifica de 1ª Fase, em que apresentavam as seguintes características distintivas: Propriedade e Financiamento Estatal; Dependência Total das Companhias ditas de Bandeira; Relação Passiva com o Mercado; Tecnologicamente subdesenvolvidos quando comparados com as Companhias Aéreas, no que concerne à utilização de novas tecnologias; Gestão directa de Serviços da Administração Central, apesar de terem alguma autonomia financeira; Operacionalmente pouco eficientes, o foco era apenas a vertente *Safety*, com fragilidade financeira pois estava totalmente dependentes do Estado;

Apenas forneciam serviços tidos como obrigatórios, por exemplo uma estação de correios e telégrafo, restaurantes e serviços do Estado.

1.1.7 – Aparecimento do Avião a Jato

No fim de 1950, Smith (2002), diz que se deu uma revolução nos aviões com a introdução dos aviões a jato, tendo estes substituído amplamente os aviões que faziam as travessias oceânicas e passando a ser o modo preferencial de deslocação dos passageiros transoceânicos. Nas três décadas seguintes, o Transporte Aéreo em algumas regiões geográficas, por exemplo nos Estados Unidos da América substituiu largos segmentos do transporte terrestre de passageiros. Em 1960 foi atingida a marca dos 100 milhões de passageiros (108 milhões) que viria a chegar a 108 milhões em 1985.

Em 1956 um avião *Super Constellation* da TWA e um DC-7 da United Airlines colidiram sobre o Grande Canyon matando 128 e abriram a discussão relativa à segurança dos voos, pois os céus estavam sobrelotados e se dois aviões a pistão concetualmente obsoletos colidiram no ar. Levantou-se a questão, se isto aconteceu, o que acontecerá quando os aviões estiverem a viajar a uma velocidade 50% superior? Em resposta a este acidente foi criada nos Estados Unidos da América a famosa FAA, que é a Agência Federal de Aviação para regulamentar e aplicar medidas que evitassem acidentes.

Os primeiros aviões utilizados eram basicamente aviões militares que foram convertidos para operarem com motores a jato, ou aviões que já desempenhavam serviço civil, mas em que os motores a pistão foram trocados por motores a jato.

Um dos primeiros aviões a jato a ser construído especificamente para transporte de passageiros foi o avião Britânico de Havilland Comet DH106 Comet, que ficou famoso pelos acidentes que teve devido à fadiga do material na cabina pressurizada, especialmente nas janelas quadradas, e pela quebra repentina, que acabaram por arruinar a fama deste avião, cujo modelo foi substituído por um com janelas redondas como é habitual na maioria dos jatos atuais, mas foi impossível superar a concorrência devido à sua reputação.



Fonte: Berger (2007)

Figura 8 – Avião De Haviland DH.106 Comet

Nos anos que se seguiram, em especial os aviões evoluíram dramaticamente em termos de capacidade de transporte de passageiros e carga, de alcance e de performance, mas devido à falta de tempo essa evolução e a menção às máquinas que marcaram esse período não será feita neste trabalho.

1.1.8 – Desregulação e Posteriores Desenvolvimentos Económicos

Simth (2002), mostra que a indústria a partir dos anos 1960, em especial nos EUA, cresceu a ritmo regular com altos e baixos sincronizados com as recessões fiscais. Entre 1969 e 1974 existiu capacidade excessiva de oferta, entre 1980 e 1982 a indústria foi-se abaixo devido à desregulamentação e entre 1990 e 1994 decorreu um período com sobre capacidade de oferta, começaram a aparecer passageiros mais informados e exigentes com os serviços prestados e a situação financeira das companhias aéreas degradou-se.

Wensveen (2007) fala do “*Airline Deregulation Act*” de 1978, nos EUA, que lidou diretamente com o Transporte Aéreo a nível dos voos domésticos, pois os governos podiam desregular os serviços regulados internacionalmente, sendo apenas a legislação internacional aplicada a voos internacionais.

Segundo Wensveen (2007), esta abordagem por parte dos países deveu-se ao facto de existir Competição, e existia a ideia de que a competição era salutar e podia alcançar objetivos nobres como eficiência, inovação, baixos preços, e desenvolver a segmentação de preços e serviços, atingindo todos estes objetivos sem esquecer o objectivo principal: fornecer os serviços aéreos necessários para satisfazer a procura.

Ainda de acordo com Wensveen (2007), nos EUA, foram aprovadas regras para liberalizar o Transporte Aéreo, tais como:

- Embarcar passageiros domésticos em voos internacionais: uma companhia aérea voando de Los Angeles para Roma via Nova Iorque agora podia levar a bordo tráfego doméstico, mesmo que não tivesse esse direito à partida;
- Acabar com as restrições: todas as restrições para que os voos domésticos fossem apenas efetuados por companhias Americanas foram retiradas dos certificados das companhias internacionais e foram ainda simplificados os processos de atribuição de certificados às companhias aéreas;
- Suspensão e eliminação de serviços: possibilidade simplificada para as companhias aéreas deixarem de operar rotas que não achem rentáveis, reduzindo ou eliminando o serviço. Isto apesar do Congresso reconhecer o facto da necessidade de garantir serviços aéreos entre as cidades.

Após a renovação destas possibilidades, a desregulamentação continuou com a adoção de novas regras referentes aos direitos de operação:

- Expansão da Autoridade para garantia de aplicação de exceções às normas de regulação económica: a aplicação de exceções foi facilitada e o acesso foi também estendido às Companhias Aéreas Estrangeiras;

- Validação Específica de certas regras de liberalização que estavam em contencioso para os voos charter;
- Limitação da ação do Presidente para anular as regras do regulador: apenas o poderá fazer invocando razões de Política Externa ou Defesa Nacional.

Na senda desta desregulamentação, invocando mais uma vez Wensveen (2007), a abertura da entrada no mercado originou grandes alterações na estrutura da indústria. Veio a confirmar-se que a vontade de desregular num curto período de tempo teve consequências nefastas para o setor. As rotas para onde existiam mais tráfego e onde o retorno financeiro era maior foram as primeiras a ser mais exploradas. As Companhias Aéreas puderam entrar em mercados e territórios onde antes era absolutamente impossível. Estas mudanças originaram que as operações das Companhias Aéreas tiveram um ajuste, pois ganharam mercado onde não tinham, mas outras Companhias Aéreas começaram a fazer concorrência no seu mercado.

Uma primeira resposta a estas movimentações foi o aparecimento das Fusões no Transporte Aéreo. Um exemplo apresentado por Wensveen (2007), nos EUA a Southern Airlines e a North Central Airlines aliaram-se e criaram a Republic Airlines. Mas como não estavam contentes com o seu estatuto regional, a Republic Airlines comprou a Hughes Airwest e expandiu as suas operações para a Costa Oeste dos EUA, sendo o resultado final destas operações a criação de uma Companhia Aérea de grande dimensão.

Na Europa as Alianças, ligadas a uma companhia que assume o papel de companhia principal ou de imagem de marca da aliança, sendo as mais importantes três: a Star Alliance (Lufthansa e TAP, entre outros), One World (British Airways) e a Sky Team (Airfrance).

O incremento do tráfego proporcionado por estas Alianças, permitiu às Companhias Aéreas de menor dimensão chegarem a mais destinos e estimulou a aparição do conceito de *Hub and Spoke*, onde o tráfego é concentrado num Aeroporto de maior dimensão sendo “alimentado” pelos *Spokes*, ou seja, pelos voos com origem em outros Aeroportos (normalmente de menor dimensão) e assim sob o chapéu da Aliança uma Companhia Aérea consegue chegar a mais clientes, destinos e aumentar assim a rentabilidade da sua operação. O maior constrangimento deste tipo de operação é o tempo de ligação (o denominado MCT – *minimum connecting time*) que é o tempo que o passageiro demora desde a origem até ao destino.

Por esta altura os Aeroportos começaram a evoluir para uma 2ª fase, de acordo com Rodrigues (2013), entre 1970 e 1990, pois a dinâmica do mercado começou a pressioná-los. Era preciso dar uma resposta às necessidades das Companhias Aéreas de Bandeira, tendo de se ajustar a gestão às novas necessidades das companhias aéreas. Isto obrigou a uma reorganização aeroportuária, sendo as principais características dos aeroportos nesta fase são: - Gestão por entidades públicas ou privadas;

- Diversificação dos negócios para reduzir os riscos do tráfego;
- Modernização tecnológica e de infraestruturas;
- Estudo do mercado, abordagem estratégica às companhias aéreas para captar novos clientes e ganhar dimensão;
- Enfrentar a reestruturação das Companhias Aéreas e as Alianças daí resultantes;
- Ação muito mais proativa com o mercado;
- Remodelação das Aerogares que passaram de prestadores de serviços essenciais à Aviação para autênticos Centros Comerciais;
- Estas novas atividades comerciais geraram lucros que começaram a ser uma das principais fontes de investimento nas obras de expansão e ampliação, reduzindo o financiamento do Estado;
- Aparecimento dos primeiros departamentos de Marketing;
- Necessidade de trabalhar em conjunto com as comunidades locais devido, principalmente às preocupações ambientais: poluição (qualidade do ar) e ruído;
- Defesa da importância do Aeroporto a nível regional e nacional ao ser possível medir os impactos económicos, de emprego gerado e o valor acrescentado bruto que estes proporcionam;
- Apesar de a OACI e os Estados estarem obrigados a cumprir regras de não discriminação, o sucesso dos aeroportos e a competição entre si é patente na Europa pelo relacionamento de sucesso entre Aeroportos e Companhias Aéreas – exemplo: Frankfurt – Lufthansa;

- Benefício por parte do Aeroporto da estratégia *Hub and Spoke* das Companhias Aéreas o que gera mais tráfego nos aeroportos. A consequência disto foi o congestionamento atingido, em especial nas horas de ponta;
- Lidar com as Alianças das Companhias Aéreas que ganharam dimensão regional e mundial apresentado maior poder negocial;
- Lidar com a pressão para a redução das taxas aéreas pretendida pelas Companhias Aéreas para aumentarem a sua competitividade.

1.1.9 – Aparecimento de novos conceitos de Companhias Aéreas

Por esta altura as Companhias ditas Charter são muito populares e o desenvolvimento turístico aumenta a procura deste tipo de serviço conhecido como “tudo incluído”, em que uma agência de viagens faz o planeamento dos momentos de lazer dos passageiros, beneficiando da parceria entre os normalmente donos de companhias tipo Charter e Cadeias de Hotéis.

Mas esta popularidade começou a perder terreno quando apareceu o conceito low-cost, fenómeno que despontou nos Estados Unidos da América com a Southwest Airlines, mas que na Europa foi levado ao limite por novas companhias aéreas, em especial a Ryanair com a sua estratégia extremamente agressiva quer com as outras companhias aéreas quer com os aeroportos. Outro caso de sucesso é a Easyjet, esta que aposta no mesmo conceito, mas com uma estratégia mais discreta e mais próxima dos serviços apresentados pelas companhias ditas de bandeira.

Para além de aproveitar o mercado dos Voos Charter, as companhias Low-Cost, ou Low-Fare como gostariam mais de ser chamadas, aproveitaram também o desenvolvimento e crescimento das Alianças das Companhias, e o incremento do tráfego proporcionado pelo sistema *Hub & Spoke* para fazerem concorrência às Companhias de Bandeira.

A estratégia destas companhias foca-se no preço, na forte comunicação com os clientes e na aposta nas novas tecnologias para promover e vender os seus serviços. A simplificação de infraestruturas e serviços fornecidos, a marcação antecipada dos voos permitem que os aviões

tenham um maior *load-factor*, ou seja, voem tendencialmente mais próximos da sua capacidade e logo a Companhia Aérea possa tornar rentável a sua operação.

A atração massiva de novos clientes que utilizam as novas tecnologias para planear as suas viagens, dá um enorme poder negocial a estas companhias quando se trata da sua relação com os Aeroportos e Regiões onde se inserem. Esta vantagem reflete-se no facto de, salvo algumas exceções, conseguirem normalmente uma redução nas taxas aeroportuárias e de conseguirem que o planeamento aeroportuário as contemple, fazendo evoluir as Aerogares e restantes instalações aeroportuárias de modo a satisfazerem a sua operação: simplificação do espaço da aerogare, menor necessidade de balcões de *check-in*, desenho das instalações para permitir o embarque a pé entre outros.

1.1.10 – Atentados de 11 de Setembro de 2001

Wensveen (2007) diz que o mundo ficou chocado ao saber e ver em direto na TV o maior desastre da história da Aviação. As repercussões deste acontecimento marcam ainda os dias de hoje. Por causa deste evento a segurança nos aeroportos e em grandes eventos foi posta em causa. O impacto financeiro foi desastroso e ainda não se deu a recuperação do mesmo. Só nos EUA, e no ano de 2002, estima-se que o Transporte Aéreo tenha perdido 8 biliões de dólares e há analistas que falem em 10 biliões de dólares.

Deste evento um número significativo de Companhias Aéreas por todo o mundo declararam falência e muitas desapareceram. Nesta nova era as Companhias Aéreas tiveram de tomar pesadas medidas de corte de despesa para poderem sobreviver.

1.1.11 – Crise económica e desenvolvimentos posteriores

Após o 11 de Setembro de 2001, o Transporte Aéreo começou a sofrer com o seu impacto, mas a crise económica mundial que se começou a desenvolver por volta de 2006 não ajudou em nada a recuperação do negócio aeroportuário.

Os Aeroportos por sua vez, devido às realidades locais de desenvolvimento, foram evoluindo e nem todos se encontram na mesma fase de desenvolvimento. A partir da década de 1990 e após os atentados de 11 de Setembro de 2001, e com a crise económica mundial que se lhe seguiu acentuou-se a necessidade de evoluir para uma terceira fase.

Recorrendo a Rodrigues (2013), esta terceira fase é caracterizada por:

- Melhorar a eficácia financeira para poder responder ao aumento da procura, exigências de eficiência de todos os *stakeholders* da aviação e dos governos;
- Adaptar-se e aprender a viver com as novas restrições de Segurança – *Security*, que traz custos de investimento acrescidos, atrasa o processamento dos passageiros e impossibilita a exploração ótima do tempo que o passageiro passa no Aeroporto para utilizar todos os serviços ditos não-aviação. Dificuldade em obter retorno do enorme investimento em máquinas e meios humanos para corresponder às novas metodologias impostas no rastreio de segurança;
- Privatização, concessão ou gestão por empresas privadas e/ ou de capitais públicos;
- Desenvolver novas áreas de negócio para colmatar a incerteza do negócio das Companhias Aéreas, que querem ter mais e melhores instalações mas quando entendem que uma rota se torna menos rentável, pura e simplesmente deixam de a operar ficando o aeroporto com capacidade sobredimensionada, tendo de lidar com todos os custos que isso acarreta;
- A intenção de pagar menos pelas taxas aeroportuárias obriga o Aeroporto a diversificar as suas atividades a explorar toda a sua área de influência para captar recursos económicos para poder investir nas suas infraestruturas;
- Desenvolvimento do conceito da Cidade Aeroportuária e Aerotropolis;
- Concorrência entre Aeroportos para captar mais tráfego e melhores Companhias Aéreas e Passageiros, sendo a competição mais acentuada no tráfego em transferência;
- Estabelecimento de parceiras empresariais e/ ou técnicas.
- Evoluir para plataformas multimodais;

- Preocupação crescente com a sustentabilidade ambiental – ex.: incapacidade da construção da terceira pista no Aeroporto de Heathrow;
- Integração da responsabilidade social na gestão;
- Passageiros que vão escolher as Companhias Aéreas tendo em atenção os Aeroportos de Transferência utilizados, pois o que conta é o tempo total de transferência – o designado “*minimum connecting time*”, acentuando a eficiência requerida nas operações em terra;
- Voltar um pouco ao passado e voltando a dar um papel de destaque às antigas bases aéreas que serão elevadas à categoria de Aeroporto para poder dar resposta às necessidades de crescimento do tráfego em especial das companhias ditas low-cost e também, devido ao congestionamento, para a operação das novas Companhias Aéreas;
- Necessidade de fazer parcerias com as autarquias e entidades regionais e nacionais de modo a poder desenvolver na sua plenitude o conceito de Cidade Aeroportuária e da Aerotropolis.

As evoluções tecnológicas encolheram o mundo e mais uma vez o Transporte Aéreo terá de renascer das cinzas e adaptar-se. A Europa querendo ser pioneira no que concerne às preocupações ambientais tentou implementar um plano para a redução de emissões de CO₂, mas as expectativas demasiado altas e a crise económica adiaram a entrada em funcionamento do mercado das emissões.

Os fabricantes de aviões, e de todos os componentes que estes utilizam, estão a ser pressionados para otimizarem as máquinas, sendo a utilização de biocombustíveis uma quase obrigação. Esta ainda não aconteceu porque não apareceu uma fonte sustentável que sirva de alternativa eficaz ao petróleo.

Enquanto isso não acontece, os aviões vão evoluindo, os motores são cada vez mais eficientes, a capacidade e alcance cresce, sendo que Fabricantes, Companhias Aéreas e Aeroportos estão cada vez mais a ser obrigados a comunicar entre si de modo a poder ser otimizada a operação e se fazer uma evolução orientada para a eficiência a todos os níveis.

Por último referir a criação do Céu Único Europeu e a utilização de novas tecnologias para encolher o espaço aéreo permitindo colocar mais aviões no mesmo espaço limitado. Esta é

uma das áreas que ficou um pouco para trás pois os métodos de navegação e comunicação ainda são os desenvolvidos no período pós-Guerra e carece de atualização.

Este acréscimo de aviões no ar, no entanto, não está a ser acompanhado pelo acréscimo da capacidade das instalações em terra, existindo alguns estudos que revelam que a capacidade de colocar aviões no espaço aéreo duplicará, mas as instalações em terra não, o que pode sugerir que mais uma vez vamos assistir a uma readaptação do conceito do Transporte Aéreo.

O Futuro parece ser risonho para os sobreviventes e para os que tiverem uma melhor capacidade de adaptação, uma vez que o crescimento mundial do Transporte Aéreo vindo das mais diversas fontes como Fabricantes, Associações de Companhias Aéreas e de Aeroportos, todos indicam uma tendência de crescimento de 6% ao ano, Rodrigues (2013).

Outro evento também revelador do futuro foi o primeiro voo de carga privado para a Estação Espacial Internacional, que demonstra que as restrições orçamentais originadas pelas crises financeiras estimulam a criatividade e empreendedorismo, e esta é mais uma ideia inovadora até há bem pouco tempo impossível.

Veja-se o caso de Portugal, que apesar da grande crise económica em que está mergulhado, conseguiu-se passar a marca do passageiro 16 milhões no Aeroporto da Portela e as perspectivas de crescimento são revistas em alta.

A última fronteira parece estar ao virar da esquina, ao aparecerem os grandes empreendedores com o espírito semelhante aos pioneiros e veja-se por exemplo o caso da Virgin Galactic que já tem clientes para turismo espacial, e até já se começou a fazer uma lista de candidatos para irem até Marte.

1.2 – Regulação Económica no Transporte Aéreo: desde a Convenção de Chicago até aos dias de hoje

Ferreira (2013) mostra que a Convenção de Chicago, que veio substituir todas outras realizadas até então, começou desde logo com quatro propostas totalmente divergentes que mostravam as preocupações mundiais:

- Austrália e Nova Zelândia que defendiam a internacionalização das operações nas principais rotas, sob a direção de uma autoridade única, na qual todos os Estados envolvidos poderiam participar;
- O Canadá por sua vez defendia a criação de uma autoridade internacional, com poderes próprios, a determinar na Conferência, adequados à atribuição de rotas, aprovação e revisão de tarifas e determinação das frequências dos serviços aéreos internacionais;
- O Reino Unido queria a criação de uma autoridade internacional para coordenar o transporte aéreo, com poderes discricionários e não determinados pela Conferência, em matéria de rotas mundiais, frequências e tarifas;
- Por sua vez os Estados Unidos da América pretendiam criar uma autoridade com poderes circunscritos ao estabelecimento de padrões técnicos; para as rotas, tarifas e frequências dos serviços aéreos internacionais, deveria apenas realizar estudos e ter funções consultivas.

A versão final aproximou-se bastante da proposta dos Estados Unidos. Quando terminou foram atingidos os objetivos de facilitar as operações de transporte aéreo internacional (logo que a situação militar o permitisse) e permitir o desenvolvimento da aviação civil internacional no período pós-guerra, de forma ordenada.

A mais-valia da Convenção é o reconhecimento da conciliação entre os interesses dos Estados e as respetivas aviações civis internacionais, a partir do princípio da soberania nacional sobre o seu espaço aéreo independentemente da dimensão e nível de desenvolvimento dos mesmos.

Foram criadas 4 comissões técnicas: Convenção multilateral da aviação e entidade internacional de política aérea, padrões técnicos e procedimentos, rotas aéreas provisórias e conselho provisório.

Relativamente à regulação económica e partindo das notas de Ferreira (2013) os documentos foram produzidos na conferência:

- Convenção da aviação civil internacional assinada por 38 países;
- Ata assinada por 52 países;
- Acordo relativo ao trânsito assinado por 32 países;
- Acordo relativo ao transporte aéreo internacional regular assinado por 20 países;
- Acordo provisório sobre aviação civil assinado por 40 países;
- Acordo relativo ao trânsito dos serviços aéreos internacionais – “Duas Liberdades”;
- Acordo de transporte aéreo internacional – “Cinco Liberdades”;

A adesão política de um número crescente de países (pequenos países e países do terceiro mundo) que pretendiam ver reconhecidos os seus direitos à participação no tráfego aéreo mundial. A Convenção reconhece a conciliação entre os interesses dos Estados, o princípio da soberania nacional sobre o espaço aéreo e as respetivas aviações civis nacionais.

Acordos complementares da Convenção:

- Acordo de Transporte: não entrou em vigor apesar de assinado, mas tem a definição das liberdades do ar, que foram retomados nos acordos bilaterais entre os governos;
- Acordo de Trânsito: encontra-se em vigor, os Estados trocam entre si reciprocamente, no que concerne aos serviços aéreos internacionais, as liberdades do ar que se traduzem no direito de atravessar o seu território sem nele aterrar (direito de sobrevoo) e o direito de nele aterrar por razões não comerciais (direito de escala técnica).

Acordos Bilaterais:

- São a forma de acordo entre Governos para serviços aéreos regulares e não regulares;

- Implicam troca de direitos de tráfego e regulamentação do exercício desses direitos e as rotas específicas acordadas, ao abrigo das quais os serviços regulares são explorados;
- A atribuição de direitos comerciais pode ser definida como a autorização dada a um Estado estrangeiro para explorar serviços aéreos, através de um transportador designado por esse Estado, nas Rotas acordadas, desde e para o território do Estado concedente;
- Os serviços regulares são requeridos ao abrigo do artigo 6º e que implica a prestação de serviços aéreos regulares internacionais se façam a abrigo de uma autorização especial dada pelo Estado sobrevoado ou de destino do serviço prestado. Esta necessidade de acordo tem sido lida com a necessidade de um acordo bilateral entre os Estados interessados em serviços aéreos regulares bilaterais. Atualmente englobam praticamente entre todos os Estados do planeta;
- Os acordos necessários para serviços aéreos não regulares é muito menos exigente e mais liberal;
- Os voos tipo charter aproveitam a maior agilização dos acordos e todos lucraram com isso pois os consumidores com maior poder económico podem procurar novos destinos mais baratos e com um preço de viagem inferior ao do serviço regular e os países mais pequenos também ganham pois conseguem atrair mais divisas para os seus países.

Liberdades do Ar:

- 5 liberdades reconhecidas pela OACI e são reconhecidas pela maioria dos Estados;
- São fundamentais para a rede internacional de rotas que existe atualmente;
- 1ª liberdade: direito de sobrevoar o território de um Estado sem nele aterrar;
- 2ª liberdade: direito de aterrar no território de outro Estado para fins não comerciais (reparações mecânicas, abastecimento, entre outros);

- 3ª liberdade: direito de entrar no território de outro Estado para nele aterrar e desembarcar passageiros, correio ou carga provenientes do Estado de nacionalidade do transportador;
- 4ª liberdade: direito de entrar no território de outro Estado para nele aterrar e embarcar passageiros, correio ou carga com destino ao estado de origem;
- 5ª liberdade: direito de entrar no território de outro Estado, nele aterrar com o objetivo de desembarcar e embarcar passageiros, correio ou carga com destino ao território de um terceiro Estado.

As outras não são diretamente reconhecidas pela OACI, mas têm uma ampla adesão dos Estados e facilitam as operações aéreas. Funcionam normalmente como combinação das 5 liberdades base e são acordos entre Estados.

Restantes liberdades:

- 6ª liberdade: direito de entrar no território de outro Estado para nele aterrar, desembarcar e embarcar passageiros, correio ou carga com destino ao Estado de origem (combinação da 3ª e 4ª liberdades);
- 7ª liberdade: direito de estabelecer uma base no território de outro Estado com o objetivo de embarcar e ou desembarcar passageiros, correio ou carga destinados ou provenientes do território de outros Estados;
- 8ª liberdade: direito concedido a uma companhia aérea estrangeira para embarcar e desembarcar passageiros, correio ou carga com destino a outro local sendo esta operação parte integrante de um voo internacional. Liberdade também conhecida como Cabotagem Consecutiva;
- 9ª liberdade: direito dado a uma companhia aérea estrangeira para embarcar ou desembarcar passageiros, correio ou carga com destino a outro local dentro do território desse Estado sem que esta operação seja parte integrante de um voo internacional. Comumente conhecida como Cabotagem Pura ou Total.

As liberdades do ar não estão assignadas aos Estados, só existe liberdade no espaço aéreo sobre o alto mar. A lei aplicável é a do Estado sobrevoado, que possui a liberdade de

regulamentar o acesso ao seu espaço aéreo, por parte de aeronaves registadas noutros Estados. As liberdades do ar foram uma solução encontrada para remover algumas restrições e agilizar o transporte aéreo.

A 1ª e a 2ª liberdades são as ditas liberdades técnicas estabelecidas ao abrigo do Acordo de Trânsito; As 3ª, 4ª e 5ª liberdades são conhecidas como liberdades comerciais e resultam do draft do Transporte Aéreo.

As restantes liberdades são aceites pela União Europeia e pela maioria dos países. As 8ª e 9ª liberdades estão relacionadas com a Cabotagem, e ganharam força após a liberalização do transporte aéreo, sendo reguladas pelo Regulamento (CE) n.º 1008/ 2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e incluem:

- Condições de acesso ao mercado harmonizadas para todas as companhias aéreas da U.E.;
- Liberalização de Tarifas;
- Liberdade de Acesso ao Mercado.

O Sistema de Varsóvia oriundo da Convenção de Varsóvia de 12 de Outubro de 1929 tem como objetivos:

- Regular o contrato de transporte aéreo de pessoas, bagagens e mercadorias, incumprimentos e indemnizações;
- Abrange o transporte aéreo regular e não regular;
- Não se aplica ao transporte aéreo de correio;
- É aplicável ao transporte aéreo internacional remunerado e combinado;
- Definir regras no âmbito da responsabilidade civil do transportador aéreo.
 - Morte, ferimentos e lesões corporais
 - Destruição, perda ou avaria de bagagens

- Prejuízos resultantes de atrasos para passageiros, bagagens ou mercadorias (Regulamento CE n.º 261/ 2004 de 11 de Fevereiro de 2004, para passageiros que partem de um aeroporto situado num Estado europeu, ou quando uma transportadora comunitária parte de um aeroporto de um país terceiro com destino a um aeroporto num Estado europeu)

Os aeroportos são sujeitos a regulamentação de modo a harmonizar a utilização dos mesmos, cobrindo essa regulamentação o planeamento, a concessão, as operações, o equipamento aeroportuário e o espaço aéreo que envolve o aeroporto – as servidões aeronáuticas. Podem ainda receber recomendações acerca de serviços de apoio entre os quais a navegação aérea, as comunicações, meteorologia, e a necessidade de garantir a segurança, a eficiência e a exploração económica dos serviços aéreos internacionais. Pode ainda ser prestada assistência técnica aos Estados que a solicitem de modo a garantir a continuação do serviço aéreo regular internacional.

A necessidade de um mecanismo regulador de tarifas e preços não foi conseguida satisfazer na Convenção de Chicago devido aos diferentes interesses dos países. Assim não existe um mecanismo multilateral em matéria de regulação económica.

Devido a esta falta de regulação, a IATA, associação que representa as companhias aéreas tem poderes delegados numa das suas comissões para determinar as tarifas e preços no transporte aéreo internacional, onde existe uma maior facilidade para atingir consensos e que são posteriormente aprovadas pelos respetivos Governos.

A nível Europeu:

Sobre a égide da OACI, foi criada a CEAC – Conferência Europeia da Aviação Civil, que tinha como objetivo o desenvolvimento contínuo do sistema europeu do transporte aéreo, promovendo a segurança, eficiência e sustentabilidade. As suas funções são sobretudo consultivas e tenta ser o pivô que coordena todos os interesses dos Estados europeus, dentro e fora da Comunidade Europeia.

Os principais acordos conseguidos pela CEAC foram:

- “Acordo multilateral sobre direitos comerciais dos transportes aéreos não regulares na Europa” em 1956;
- “Acordo multilateral sobre o reconhecimento mútuo dos certificados de navegabilidade das aeronaves importadas! Em 1960;
- “Acordo internacional sobre o processo de fixação de tarifas no transporte aéreo regular” em 1967.

A CEAC tenta facilitar o entendimento em matérias de política aérea entre Estados Europeus e Mundiais, interagir ativamente com a OACI e fazer contatos com outras associações regionais e trocar experiências.

Resultados obtidos:

- Liberalização do transporte aéreo europeu, através da introdução progressiva de medidas de concorrência, sem degradação dos padrões de segurança operacional;
- Desenvolvimento de estratégias de harmonização dos sistemas de tráfego aéreo e criação de um Sistema Europeu de Controlo de Tráfego Aéreo (EATMS) em articulação com o Eurocontrol;
- Implementação das políticas ambientais, em coordenação e acompanhando as políticas mundiais;
- Criação de um conjunto de especificações e orientações para aplicação de medidas de segurança (*Security*) nos aeroportos;
- Código de Conduta para os sistemas computadorizados de reservas de modo a garantir que na Europa não existe discriminação e concorrência desleal entre companhias aéreas.

Eurocontrol – organização europeia para a segurança da navegação aérea que tem como principal responsabilidade o desenvolvimento e atualização do sistema de tráfego aéreo europeu, de uma forma coerente e coordenada na Europa.

Principais funções:

- Coordenar a implementação do “*European Air Traffic Control Harmonization and Integration Program*” (EATCHIP) sobre a égide dos países pertencentes à CEAC;
- Operar o “*European Air Traffic Flow Management Unit*” para prevenir o congestionamento do tráfego aéreo;
- Implementar ações para a melhoria da coordenação dos sistemas de tráfego aéreo na Europa;
- Desenvolver estudos e executar ações que aumentem o controlo de tráfego aéreo na Europa;
- Ser um dos principais atores na criação e implementação do céu único europeu, levando os Estados a organizar o espaço aéreo com uma estratégia europeia e não nacional, de modo a obter-se um sistema de controlo de tráfego aéreo global e seguro;
- Levar à criação de organismos reguladores nacionais de segurança – Autoridades Nacionais de Controlo (ANS) para gerar regulamentação geral.

Prioridades estratégicas:

- Safety;
- Capacidade;
- Eficiência;
- Ambiente;
- Security;
- A legislação do Céu Único Europeu para harmonização do regime em toda a Europa.

Devido ao mercado da aviação ser suscetível de não cumprir todas as regras impostas e com o objetivo de evitar discriminações, e a nível de aeroportos existir ainda pouca concorrência e

alternativas, logo um modo de garantir o acesso de todos, os governos criaram taxas para os serviços com acesso de todos e regulação do preço aeroporto.

As taxas aeroportuárias pretendem refletir o custo justo a cobrar aos utilizadores dos aeroportos pela utilização de todas as instalações e serviços disponibilizados pelo mesmo, sem que exista favorecimento das companhias aéreas e utilizadores com maior poder económico e evitar o monopólio e livre acesso de todos os stakeholders interessados em desenvolver a sua atividade no aeroporto. No fim estas taxas acabam sempre por ser pagas pelos passageiros através da sua inclusão no preço dos bilhetes.

As taxas podem ser aplicadas pela utilização do estacionamento de uma aeronave ou pelo serviço de segurança prestado ao passageiro. O supervisor da aplicação destas taxas é normalmente um organismo regulador que pode ser a entidade responsável da concorrência a nível nacional, sendo que a tendência é o regulador ser a entidade de supervisão da aviação civil a nível nacional.

1.2.1 – Regulador Português



O regulador português é a ANAC, Autoridade Nacional da Aviação Civil, que em 8 de Dezembro de 2013 teve de alterar a sua figura jurídica para poder ter a independência plena do poder político, ainda que este defina o que entende por Regulação Económica, mas com este novo estatuto poderá ter um papel mais ativo. Esta mudança implica que como Regulador

do Setor da Aviação não possa continuar a ser um Instituto Público devido às novas competências que terá de assumir. Assim passará a ser uma Autoridade e com nome homónimo da sua congénere brasileira e passará a chamar-se ANAC.

A regulamentação relativa à Regulação Económica foi compilada do seu sítio oficial que ainda é www.inac.pt e será colocada no Anexo 1.

1.2.2 – Regulação Económica em Portugal

Face à situação económica mundial, e em específico face à situação europeia, a tendência é para privatizar os aeroportos para garantir uma gestão mais eficiente e possibilitar a atração de investimento. Em Portugal, a principal gestora dos aeroportos foi concessionada ao abrigo do decreto de lei n.º 254/ 2012, que se encontra no Anexo 3.

As disposições gerais da concessão são definidas por capítulos, depois definem-se as taxas e finalmente se fala na regulação económica. Apresenta-se os artigos do decreto de lei nas tabelas seguintes:

Capítulo I	
Disposições Gerais	
Artigo 1º	Objeto
Artigo 2º	Definições
Artigo 3º	Redes Aeroportuárias
Artigo 4º	Princípios de constituição de uma rede aeroportuária

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 1 – Disposições gerais da concessão

Capítulo II	
Concessão de serviço público aeroportuário	
Artigo 5º	Âmbito da concessão
Artigo 6º	Serviço público aeroportuário
Artigo 7º	Poderes e prerrogativa de autoridade concessionária
Artigo 8º	Utilização e acesso às salas VIP dos aeroportos públicos nacionais
Artigo 9º	Regime da concessão de serviço público

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 2 – Concessão de serviço público aeroportuário

O capítulo 3 divide-se em duas seções, sendo que na primeira se fala do licenciamento, como se mostra na tabela 3:

Capítulo III	
Do licenciamento e das taxas devidas pelo uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e pelo exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais	
Seção I – Licenciamento	
Artigo 10º	Âmbito do licenciamento
Artigo 11º	Procedimentos de seleção
Artigo 12º	Condições de admissão, regras procedimentais e critérios de seleção
Artigo 13º	Conteúdo das licenças
Artigo 14º	Prazo das licenças
Artigo 15º	Regime das atividades e serviços licenciados
Artigo 16º	Execução de obras ou trabalhos
Artigo 17º	Responsabilidades dos titulares das licenças
Artigo 18º	Fiscalização
Artigo 19º	Transmissão e oneração de licenças
Artigo 20º	Revogação das licenças
Artigo 21º	Alteração da área de licenciamento
Artigo 22º	Suspensão das licenças

Artigo 23º	Reversão dos bens afetos às licenças
------------	--------------------------------------

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 3 – Licenciamento

Na segunda seção abordam-se as taxas a aplicar relacionadas com infraestruturas e serviços, como se pode ver na tabela 4:

Capítulo III	
Seção II – Taxas	
Artigo 24º	Âmbito e isenção de taxas
Subseção II – Classificação e tipologia das taxas	
Artigo 25º	Classificação
Divisão I – Taxas de tráfego	
Artigo 26º	Taxa de aterragem e descolagem
Artigo 27º	Taxa de estacionamento
Artigo 28º	Taxa de abrigo
Artigo 29º	Taxa de serviço a passageiros
Artigo 30º	Taxa de abertura de aeroporto ou aeródromo

Divisão II – Taxas de terminal	
Artigo 31º	Taxa de terminal
Divisão III – Taxas de assistência em escala	
Artigo 32º	Taxas de assistência em escala
Artigo 33º	Infraestruturas centralizadas
Artigo 34º	Liquidação das taxas de assistência em escala
Divisão IV – Taxas de ocupação de espaços, áreas e subsolos	
Artigo 35º	Taxa de ocupação
Divisão V – Outras taxas de natureza comercial	
Artigo 36º	Taxa de equipamento
Artigo 37º	Taxa de prestação de serviços
Artigo 38º	Taxa de consumo
Artigo 39º	Taxa de exploração
Artigo 40º	Taxa de estacionamento de viaturas
Artigo 41º	Taxa de publicidade
Subsecção II – Regime geral de liquidação e cobrança	
Artigo 42º	Determinação do quantitativo das taxas
Artigo 43º	Liquidação e cobrança

Artigo 44º	Faturação
Artigo 45º	Incumprimento no dever de pagamento
Artigo 46º	Privilégio creditório
Artigo 47º	Dever de informação

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 4 – Taxas relacionadas com infraestruturas e serviços

No capítulo 4 abordam-se as taxas de segurança, como se pode ver na tabela 5:

Capítulo IV	
Da taxa de segurança	
Artigo 48º	Âmbito, objetivo e isenção de taxas
Artigo 49º	Componentes da taxa
Artigo 50º	Cobrança e receita da taxa
Artigo 51º	Comparticipação das entidades publicas e privadas
Artigo 52º	Determinação do quantitativo da taxa
Artigo 53º	Segregação de custos
Artigo 54º	Medidas de segurança especiais

Artigo 55º	Contraordenações
Artigo 56º	Regime subsidiário

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 5 – Taxas de segurança

No capítulo 5 abordam-se as taxas para assistência a pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida e respetivas taxas, como se pode ver na tabela 6:

Capítulo V	
Da assistência a pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida e respetivas taxas	
Artigo 57º	Âmbito e objetivo da assistência
Artigo 58º	Organismo responsável
Artigo 59º	Prestação de assistência nos aeroportos e aeródromos situados em território português
Artigo 60º	Independência
Artigo 61º	Taxas
Artigo 62º	Processamento das contraordenações
Artigo 63º	Contraordenações no âmbito da assistência a pessoas com deficiência e mobilidade reduzida

Artigo 64º	Regime subsidiário
------------	--------------------

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 6 – Taxas para PMR

Depois de definidas todas as taxas, é então que aparece a definição do que o Governo Português entende como as medidas de regulação económica, através dos artigos mencionados na tabela 7 e 8:

Capítulo VI	
Regulação Económica	
Seção I – Disposições Gerais	
Artigo 65º	Âmbito subjetivo da regulação económica
Artigo 66º	Âmbito objetivo da regulação económica
Artigo 67º	Atividade e serviços regulados e critérios de determinação das taxas
Artigo 68º	Autoridade reguladora independente

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 7 – Disposições gerais da Regulação Económica

Capítulo VI	
Regulação Económica	
Seção II – Princípios e Regras comuns	
Artigo 69º	Não discriminação
Artigo 70º	Diferenciação dos serviços e das taxas
Artigo 71º	Consulta e recurso
Artigo 72º	Informações dos utilizadores e da entidade gestora aeroportuária
Artigo 74º	Acordo sobre os níveis de qualidade do serviço
Seção III – Aeroportos, Aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitas a regulação	
Artigo 75º	Taxas nos Aeroportos, Aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitas a regulação
Artigo 76º	Dever de informação do INAC, I.P.

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 8 – Princípios e Regras, e exceções da Regulação Económica

Por fim, e tal como um caderno de encargos, são definidas a Fiscalização, regime sancionatório e as disposições finais, na tabela 9:

Seção IV – Fiscalização e regime sancionatório	
Artigo 77º	Contraordenações no âmbito da regulação económica
Artigo 78º	Processamento das contraordenações
Capítulo VII – Disposições Finais	
Artigo 79º	Regiões Autónomas
Artigo 80º	Jurisdição competente
Artigo 81º	Prazos e sua contagem
Artigo 82º	Disposição transitória
Artigo 83º	Norma revogatória
Artigo 84º	Entrada em vigor

Fonte: Diário da República, 2012

Tabela 9 – Fiscalização, regime sancionatório e disposições finais

A colocação dos quadros onde se discriminam as taxas tem por objetivo demonstrar que a Regulação Económica não se limita a ser restrita às fontes de receita do Aeroporto, nem ao modo como este apresenta os seus custos e define os seus preços. Mais, todas as taxas apresentadas são uma útil ferramenta para existir a transparência nos valores cobrados e ser mais fácil avaliar a relação entre os Aeroportos e todas as empresas que aí desenvolvem a sua atividade.

1.2.3 – Modelos de Regulação Económica aplicados ao Transporte Aéreo

A Regulação Económica é comumente ligada aos aeroportos, pois não existem alternativas na maioria dos casos, ou quando essas alternativas existem, os aeroportos estão congestionados e é necessário que não se deixe o mercado funcionar livremente pois isso podia levar à discriminação entre companhias aéreas e as com maior poderio económico poderiam fazer concorrência desleal para com as outras, ou através das alianças entre companhias aéreas impor o seu poder negocial devido à quantidade de passageiros potências que atraem para os aeroportos.

Como o mercado não funciona na perfeição e existem assimetrias entre países, aeroportos e companhias aéreas, os modelos de regulação apresentados são normalmente mais discutidos em relação aos aeroportos pois o negócio destes é menos volátil e tem margens de lucro maiores. Claro que a volatilidade do negócio é difícil de gerir, pois se as companhias aéreas decidirem deixar de operar para um aeroporto, ou se aumentarem o fluxo de passageiros sem que o planeamento do aeroporto o acompanhe, os aeroportos ficam numa situação em que têm instalações sobredimensionadas e com enormes custos fixos, ou não conseguem expandir as suas instalações e estas ficam subdimensionadas e perdem companhias aéreas por não poderem proporcionar condições físicas para o incremento das necessidades de operação.

Rodrigues (2013) indica que presentemente ainda não existe, universalmente consagrada uma verdadeira regulação da política de preços aeroportuários. Na grande maioria dos Aeroportos são aplicados os princípios base estabelecidos pela OACI:

- ✓ Não discriminação na aplicação dos preços
- ✓ Não permissão de práticas anti-competitivas nem de sobrecustos bem como impossibilidade de abuso de posição dominante
- ✓ Transparência no acesso a toda a informação financeira necessária para determinar a base da política de preços

De acordo com a mesma autora, as Principais Metodologias de Regulação Económica dos Aeroportos são:

- *Rate of Return Regulation*: autorização para a definição do preço de modo a não exceder a taxa de remuneração sobre o investimento realizado (comumente designada pela sigla WACC – “*Weight Average Cost of Capital*”). Este método é pouco aplicado na aviação e utilizado em empresas.
- *Cost of Service Regulation*: A alteração dos preços só pode ser feita mediante a autorização da autoridade reguladora (normalmente o Reguladora da Aviação Civil), com base documentada na projeção dos custos. Mais popular nas empresas de transporte em geral
- *Price Cap Regulation*: assente num teto máximo permitido para os custos, tem por objetivo disciplinar os custos das empresas através da regulação dos preços praticados, por períodos de 5 anos, com o objetivo de estimular a eficiência. Método mais utilizado em Aeroportos.
- *Intervention Regulation*: regulação baseada no princípio de liberdade de funcionamento dos mercados, sendo que o Regulador monitoriza e supervisiona, intervindo apenas quando há uma queixa. A possibilidade de intervenção reguladora tem por objetivo dissuadir comportamentos desviantes das empresas.

Como o Modelo de Regulação mais popular e mais discutido por todos os intervenientes no Transporte Aéreo é o *price cap*, e sendo este o modelo em funcionamento em Portugal, é este o modelo que se caracteriza de seguida.

A aplicação de Regulação aos Aeroportos é feita através do *Price Cap*, sendo aplicado através de duas técnicas (e uma derivada) para a determinação da base de referência para os preços a cobrar às Companhias Aéreas. As técnicas aplicadas são:

- ☐ *Single Till*: todas as atividades desenvolvidas pelo Aeroporto são incluídas na determinação do *Price Cap*, sendo o risco decorrente de todas as atividades comerciais (diretamente relacionadas com a atividade aeronáutica e não relacionadas com a atividade aeronáutica) assumidas como sendo atividades aeronáuticas.

- ☐ *Dual Till*: esta abordagem separa as atividades económicas praticadas nos Aeroportos de acordo com a sua origem:

Receitas Aeronáuticas: diretamente relacionadas com a atividade aeronáutica.

Receitas Não Aeronáuticas: atividades paralelas não decorrentes diretamente das atividades aeronáuticas.

- ☐ *Adjusted Single Till*: combinação das duas técnicas para ajustamento à realidade local

O *Single Till* é método preferido pelas Companhias Aéreas, pois entendem que é a sua atividade que atrai os clientes ao Aeroporto, logo todas as atividades desenvolvidas devem contribuir para a rentabilização da operação, e leva a uma redução do preço cobrado pelos serviços aeronáuticos. Os Aeroportos não gostam de aplicar este método pois entendem que não estimula a eficiência do Aeroporto como um todo, e que este método reduz o incentivo para o desenvolvimento das atividades comerciais.

Este método limita o valor do Aeroporto para uma possível privatização, é baseado em previsões a 5 anos – o que é um período longo em Aviação, apesar de na vertente do incremento das instalações do Aeroporto ser aceitável.

Existe sempre o problema do Regulador, apesar de ter os seus estatutos que lhe obrigam a ser independente, está sob a alçada política pois normalmente grande parte dos principais recursos humanos é mandatado pelo poder político.

No caso de, por exemplo, uma Companhia de Bandeira estar a sofrer forte concorrência de outras, por exemplo das Low-Cost, o Regulador pode por influência política querer ajudar a estratégia da Companhia Aérea de Bandeira e não querer um aumento do *price cap* e pedir para o Aeroporto rever a sua proposta, ou impor mesmo um teto máximo de aumento do *price cap* limitando a estratégia de desenvolvimento do Aeroporto.

O *Dual Till*, ao separar a origem dos possíveis proveitos, tem como consequência que as receitas resultantes das atividades não aeronáuticas não contribuem para a atividade aeronáutica, sendo o preferido pelos Aeroportos. Este conceito aumenta o âmbito do conceito Aeroportuário obrigando os seus utilizadores a pagar mais pelos serviços aeroportuários. Esta metodologia aborda os custos de uma forma mais fiável e maximiza o valor do Aeroporto em caso de privatização.

Outro argumento por parte dos Aeroportos bastante pertinente é o facto das Companhias Aéreas a qualquer momento poderem abandonar as operações no Aeroporto ou incrementar a sua atividade, exigindo uma gestão das instalações que necessita de investimento planeado a médio-longo prazo. Se as Companhias Aéreas abandonam o Aeroporto este fica com instalações sobredimensionadas logo com um sobrecusto fixo. Se a atividade aeroportuária aumenta e o Aeroporto não tiver capacidade de resposta, fica subdimensionado e perde clientes sem conseguir atrair novos.

Aqui as Companhias Aéreas defendem que o seu negócio é que atrai os clientes ao Aeroporto e que este método obriga a uma definição concreta do conceito de receita aviação e não aviação, questionando a metodologia contabilística.

O *adjusted single till* será o melhor modelo pois recolhe o melhor dos dois modelos e consoante o nível de desenvolvimento dos Aeroportos e das operações das Companhias Aéreas pode conciliar a estratégia de ambos.

A crise económica e a pressão feita tanto pelas Companhias Aéreas como pelos Governos e a Opinião Pública para que os Aeroportos sejam geridos de uma forma cada vez mais eficiente, levou a que se tenha assistido a uma tendência nos últimos anos para a privatização dos mesmos.

A maioria dos Aeroportos que ainda não estão privatizados conta já com uma administração de nomeação política, mas que gere o Aeroporto dentro das regras com total independência. As opções têm sido fazer parcerias públicas/ privadas, e ultimamente a opção tem sido privatizar elaborando uma regulação rígida em relação ao que deve ser o futuro do Aeroporto e assegurar que continua a fazer o sempre necessário serviço público, mas outra das correntes de privatização muito em voga é a que aconteceu em Portugal: a concessão.

A concessão tem a vantagem da empresa privada deter os destinos do Aeroporto por um período de tempo alargado de modo a poder obter o retorno do seu investimento. Mas o maior potencial explorado tem sido a possibilidade dos privados fazer a expansão ou construção de novos Aeroportos e no fim da concessão, os Governos que neste momento não dispõem de fundos para investir na construção de infraestruturas, poderem no futuro dispor de um equipamento moderno e que ajude no desenvolvimento dos países. Assim, Portugal seguiu esta tendência e no Anexo 3, encontra-se uma cópia do decreto-lei 254/ 2012 - Regulação Económica da Concessão. A análise deste documento mostra a preocupação em acautelar o futuro e logo das definições destacam-se as seguintes:

- 📄 Regulação Económica: definição dos princípios e regras aplicáveis à cobrança de taxas pagas pelos utilizadores do aeroporto e aeródromo pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados pela entidade gestora aeroportuária relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento de aeronaves e com o processamento de passageiros e correio;

- ☞ A definição das atividades não reguladas, reguladas e monitorizadas, que estão colocadas nos anexos;
- ☞ O contributo da receita da atividade de retalho do lado ar, sendo o ano de referência 2012, pois as receitas de retalho do lado terra não são contabilizadas, demonstrando que este modelo do tipo “*Adjusted Single Till*” se aproxima mais do modelo “*Dual Till*”;

Nos princípios gerais destaca-se o facto de se ter criado o chamado Grupo de Lisboa que engloba os Aeroportos que à partida geram menos receita e que o Aeroporto de Lisboa vai ter de ajudar a financiar, ou seja, os utilizadores do Aeroporto de Lisboa estarão a gerar receita que vai ser distribuída por 7 aeroportos, o que implica que serão cobradas taxas de valor mais elevado do que se o Aeroporto de Lisboa estivesse sozinho nesta rubrica.

Realça-se também o facto de apenas contribuírem para o valor da receita das atividades do lado ar, as resultantes das atividades de retalho, e de apesar de a concessão ter um período de 50 anos, o valor das taxas apenas estar definido até 2022. Destaca-se também a preocupação em fornecer ao regulador instrumentos para fazer a reclassificação das atividades reguladas e monitorizadas.

O ponto 6 revela a preocupação com os Aeroportos menos rentáveis e indica a política a seguir em termos de taxas a aplicar nos aeroportos de menor dimensão, e das ilhas onde se pretendem baixar as taxas, o que vai implicar que a Concessionária tenha de procurar sempre mais receitas no Aeroporto de maior dimensão.

Interessante é o ponto 6.2 pois está afeto ao Teste Comparativo (*Benchmark*), o que é indicador de que está regulado e definido com maior clareza os métodos contabilísticos harmonizados com os outros aeroportos de modo a poder ser possível fazer a comparação sem distorções, isto apesar das realidades económicas bastante diferentes dos países cujos Aeroportos se pretende fazer comparações.

Outro ponto interessante é o 6.2.2 relativo à partilha de risco de tráfego onde se indica que não será feito qualquer ajustamento da Receita Média Máxima de 2013. Também o ponto 8

em que se teoriza sobre o futuro após 2022 está claramente inclinado para a construção de um novo aeroporto para a substituição do Aeroporto da Portela.

1.3 – A importância da Tomada de Decisão no Transporte Aéreo

O transporte aéreo é um setor que se desenvolve a uma velocidade alucinante, e é cada vez mais complexo, pois existem cada vez mais pressões para que seja rápido, seguro, eficaz, eficiente, otimizado e economicamente rentável. Todas estas pressões vindas de todos os lados originaram uma quantidade enorme de regulamentação e legislação tanto a nível nacional, como regional e mundial. Para tomar uma decisão é cada vez mais necessário ter uma visão abrangente do negócio, pois uma simples decisão pode ter repercussões enormes sem que de isso se dê conta, tal é o emaranhado de regulamentos e legislação envolvidos.

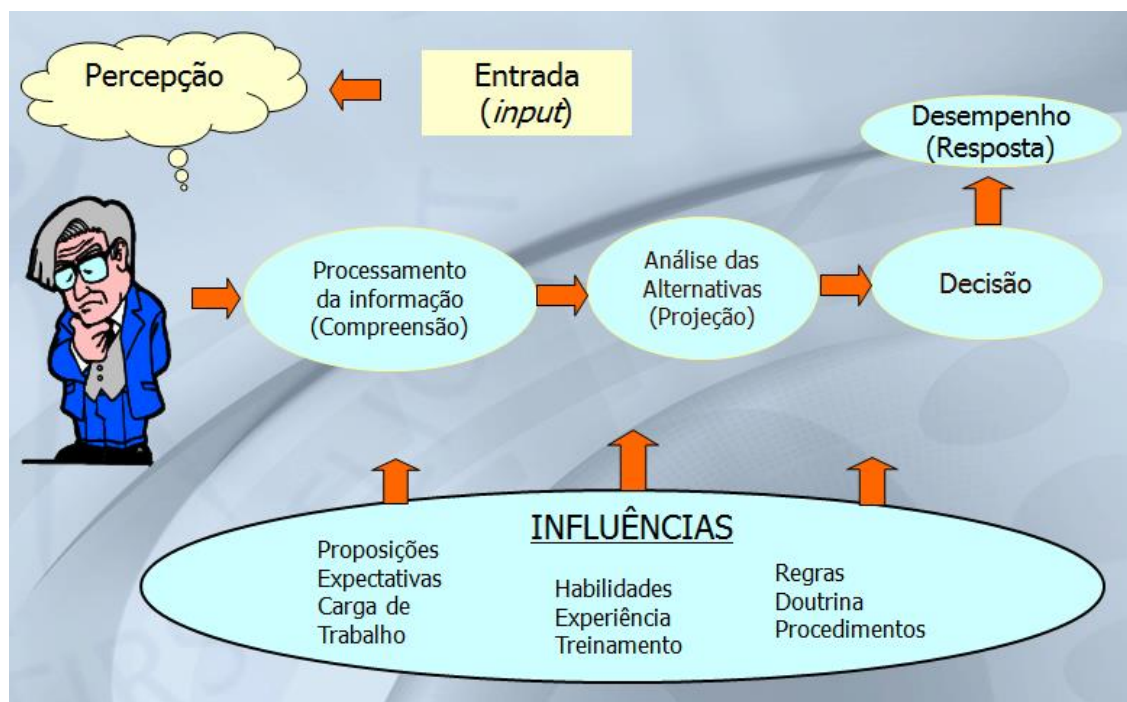
A FAA – “*Federal Aviation Administration*” a um nível mais operacional e voltado para os pilotos apresenta duas definições da tomada de decisão em aviação:

- ✈ A Tomada de Decisão Aeronáutica “*Aeronautical decision-making (ADM)*” é a tomada de decisão num ambiente único – a aviação. É uma abordagem sistemática ao processo mental utilizado pelos pilotos para conscientemente determinarem a melhor linha de ação a tomar para responder a um determinado conjunto de circunstâncias. É a ação que o piloto pretende implementar com base na última atualização de informação que recolheu.

- ✈ A Tomada de Decisão Aeronáutica “*Aeronautical decision-making (ADM)*” é a pedra basilar na gestão de risco. Esta fornece um quadro estruturado que recorre a um processo conhecido e aplicado a caminhos já percorridos, que individualmente ou coletivamente têm um efeito positivo quando se está exposto a riscos. Este objetivo não é atingido recorrendo à redução dos riscos, mas ajudando o piloto (decisor) a

reconhecer os perigos aos quais tem de prestar atenção. Este processo é uma abordagem sistemática ao processo mental utilizado pelos pilotos para consistentemente definirem a melhor maneira de resolverem os problemas com que se deparam, em resposta às circunstâncias específicas dos mesmos. É a ação que o piloto pretende implementar com base na última atualização de informação que recolheu.

Oesterreich (2010) indica que decisão depende em muito da percepção que se tem do mundo exterior, sendo que pode ser definida como o processo pelo qual os indivíduos processam, interpretam e organizam as suas sensações sensoriais do mundo exterior de modo a dar sentido ao mesmo, sendo que isso pode levar a erros, pois o modelo mental do mundo/situação que a pessoa tem pré-concebido pode estar errado e levar a uma interpretação da sensação errada. O processo é descrito na figura 9:



Fonte: Oesterreich (2010)

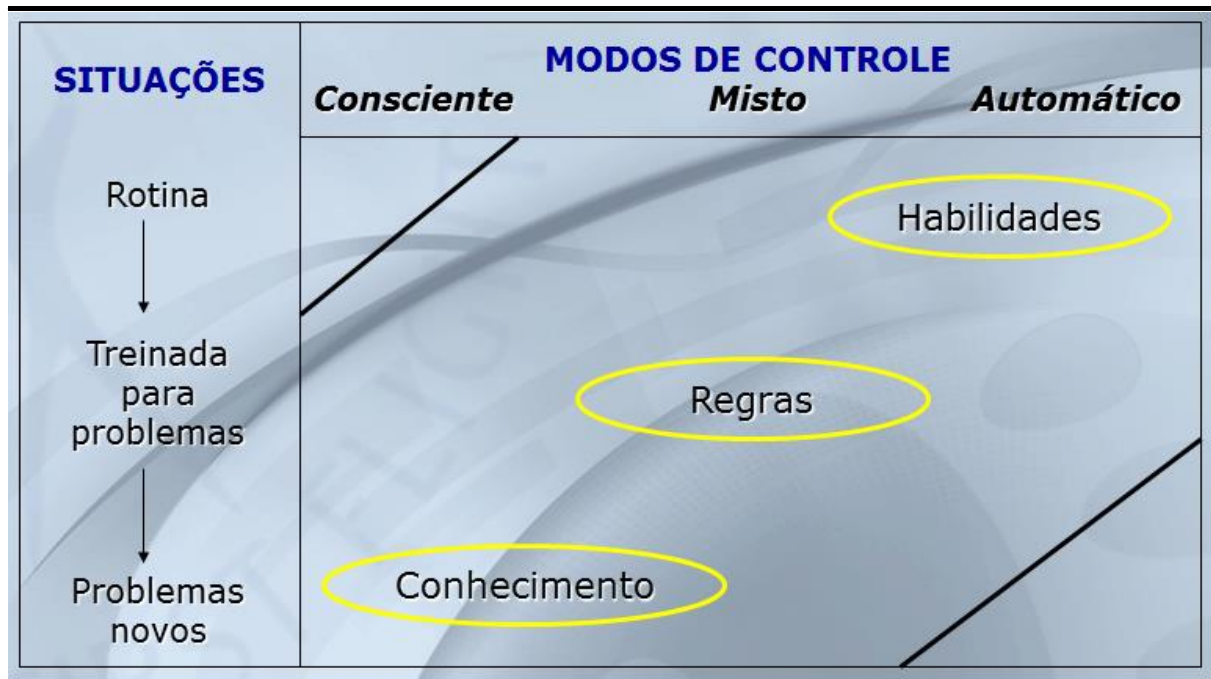
Figura 9 – Processo de Tomada de Decisão

A tomada de decisão é inerente a um ou mais problemas e é a tentativa para resolver a diferença entre o estado atual e o estado desejado, o que normalmente obriga a decisões alternativas. A decisão é o conjunto de escolhas feitas entre duas ou mais alternativas, todas as decisões obrigam à interpretação e avaliação das informações disponíveis e os dados são gerados por diversas fontes e precisam de ser tratados, ou seja, selecionados, processados e interpretados.

Este processo funciona em ciclo, em que se está sempre a avaliar o processo:

- ☐ Definição do problema
- ☐ Reunião de informações
- ☐ Desenvolvimento de alternativas
- ☐ Avaliação das alternativas
- ☐ Seleção das melhores alternativas
- ☐ Implementação da solução
- ☐ Avaliação da evolução
- ☐ Feedback
- ☐ Detetar necessidades e voltar à definição do problema e se for necessário redefini-lo

O processo decorre em diversos níveis, como se mostra na figura 10:



Fonte: Oesterreich (2010)

Figura 10 – Níveis de Tomada de Decisão

Os principais fatores que influenciam a Tomada de Decisão:

- ☒ Vigilância
- ☒ Qualidade da Informação
- ☒ Cultura Organizacional
- ☒ Pressão de Tempo e dos Colegas
- ☒ Julgamento
- ☒ Treino
- ☒ Lapsos (erros de memória)
- ☒ Dificuldades na comunicação:

- Dificuldades no trabalho em equipa
- Liderança Inadequada
- “*Power distance*”
- Complacência acompanhada de Excesso de Autoconfiança
- Condições Físicas e Psicológicas

Existem diversos processos de Tomada de Decisão:

- 📄 Tomada de Decisão Analítica
- 📄 Tomada de Decisão Espontânea ou com base em habilidade
- 📄 Tomada de Decisão Naturalista

Tomada de Decisão Analítica

Este tipo de processo de Tomada de Decisão é utilizado numa fase mais inicial normalmente quando se projeta qualquer coisa ou planeia qualquer ação e quando se reúnem as seguintes condições:

- ✓ Eficácia demonstrada na fase de planeamento
- ✓ Se emprega uma estratégia prescritiva
- ✓ Se coloca a ênfase na análise de soluções alternativas
- ✓ Se procura precisão nas soluções a adotar
- ✓ Existe treino e competências para lidar com situações complexas

- ✓ Não se confia na experiência de quem toma a decisão
- ✓ É aplicado quando a decisão é irrevogável e as consequências dos erros são graves

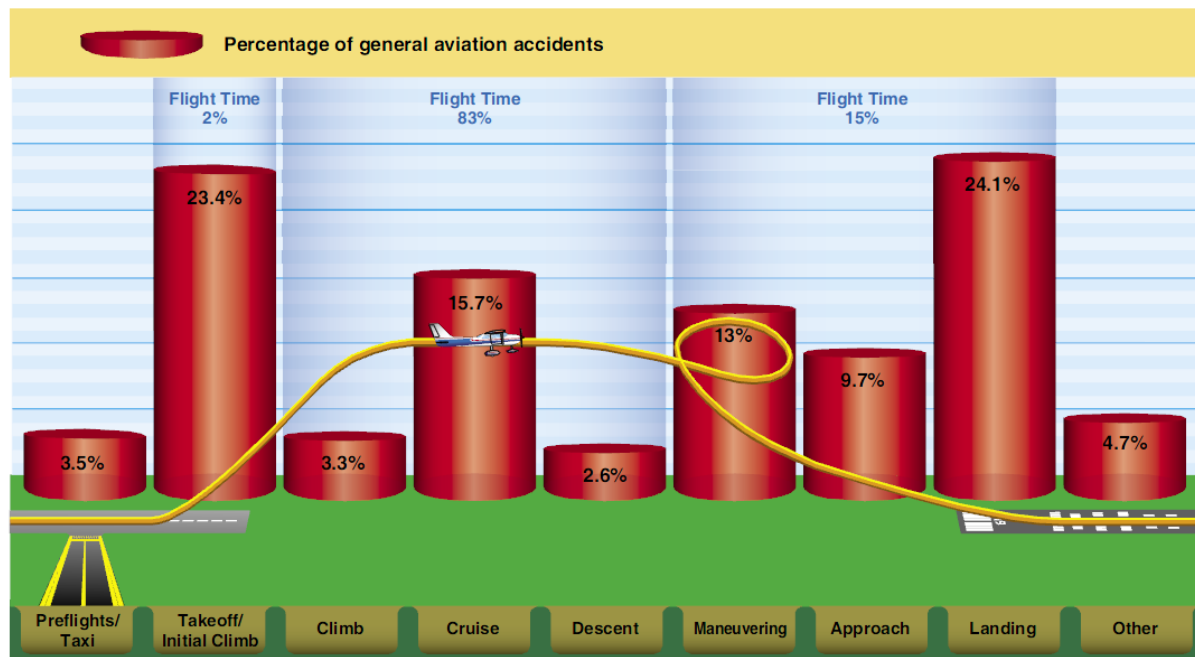
Tomada de Decisão Espontânea ou com base em habilidade

Este tipo de processo de Tomada de Decisão é utilizado, numa fase seguinte ao planeamento, quando se reúnem as seguintes condições:

- ✓ Aplicada normalmente na fase de execução
- ✓ Quando a estratégia empregue é descritiva
- ✓ Existe um nível alto de *stress*
- ✓ Grande pressão de tempo
- ✓ Presença da Incerteza
- ✓ O problema normalmente foi mal estruturado
- ✓ Necessidade de aplicar conhecimentos de experiências anteriores
- ✓ As consequências dos erros são graves

Tomada de Decisão Naturalista

Este processo é aplicado em especial por pessoas que estão ligadas à parte operacional da aviação. É um processo que pretende evitar os erros, e como tal está a ser amplamente estudado em especial na aplicação ao processo de decisão dos pilotos. Como se pode ver na figura 11, os pilotos estão expostos a diferentes probabilidades de sofrerem um acidente:



Fonte: FAA, (2014)

Figura 11 – Percentagem de acidentes por fase de voo

Inerente a todas as decisões existe sempre a exposição ao risco, foi então elaborada uma tabela de comportamentos de risco, que pode ser estendida às outras áreas onde se tomam decisões. Estas atitudes foram identificadas na figura 12:

The Five Hazardous Attitudes	
Anti-Authority: "Don't tell me."	This attitude is found in people who do not like anyone telling them what to do. In a sense, they are saying, "No one can tell me what to do." They may be resentful of having someone tell them what to do, or may regard rules, regulations, and procedures as silly or unnecessary. However, it is always your prerogative to question authority if you feel it is in error.
Impulsivity: "Do it quickly."	This is the attitude of people who frequently feel the need to do something, anything, immediately. They do not stop to think about what they are about to do; they do not select the best alternative, and they do the first thing that comes to mind.
Invulnerability: "It won't happen to me."	Many people falsely believe that accidents happen to others, but never to them. They know accidents can happen, and they know that anyone can be affected. However, they never really feel or believe that they will be personally involved. Pilots who think this way are more likely to take chances and increase risk.
Macho: "I can do it."	Pilots who are always trying to prove that they are better than anyone else think, "I can do it—I'll show them." Pilots with this type of attitude will try to prove themselves by taking risks in order to impress others. While this pattern is thought to be a male characteristic, women are equally susceptible.
Resignation: "What's the use?"	Pilots who think, "What's the use?" do not see themselves as being able to make a great deal of difference in what happens to them. When things go well, the pilot is apt to think that it is good luck. When things go badly, the pilot may feel that someone is out to get me, or attribute it to bad luck. The pilot will leave the action to others, for better or worse. Sometimes, such pilots will even go along with unreasonable requests just to be a "nice guy."

Fonte: FAA, (2014)

Figura 12 – Comportamentos de Risco na Tomada de Decisão

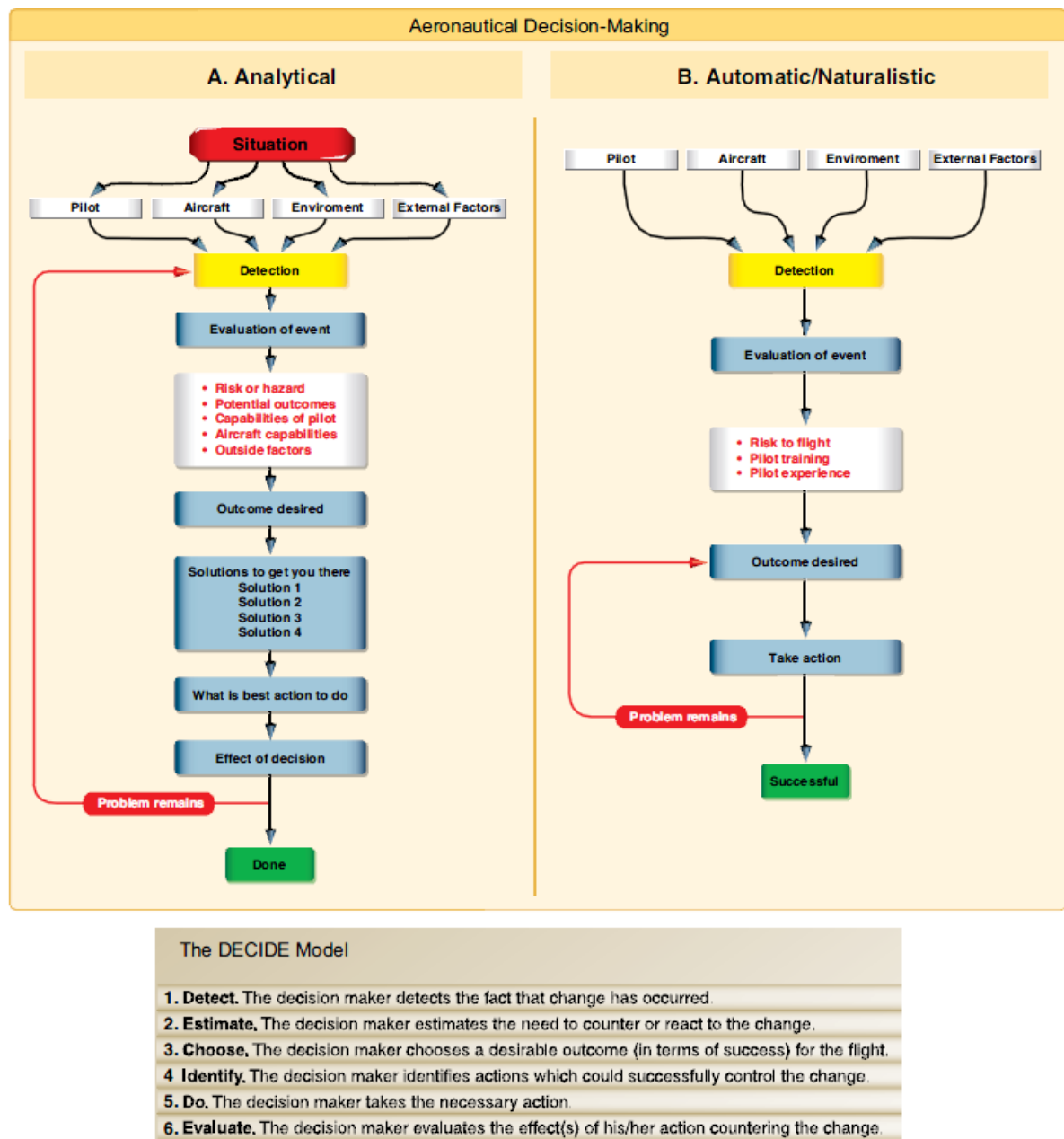
Os comportamentos de risco são uma parte integrante do processo de decisão naturalista nem como a avaliação do risco, normalmente feita através da análise da matriz de risco tal como se mostra na figura 13:

Risk Assessment Matrix				
Likelihood	Severity			
	Catastrophic	Critical	Marginal	Negligible
Probable	High	High	Serious	
Occasional	High	Serious		
Remote	Serious	Medium		Low
Improbable				

Fonte: FAA, (2014)

Figura 13 – Matriz de Risco

Tendo em consideração os riscos que cada Tomada de Decisão acarreta, o Processo de Tomada de Decisão Naturalista assenta nos passos indicados na figura 14:

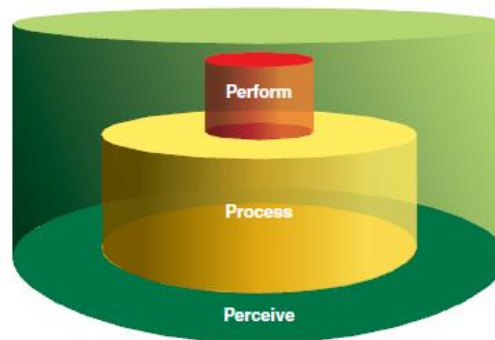


Fonte: FAA, (2014)

Figura 14 – Etapas do Processo de Tomada de Decisão Naturalista

A Tomada de Decisão Naturalista é normalmente utilizada em ocasiões de emergência, em que respostas lentas aos problemas não são admissíveis e que potenciam o agravamento do problema em causa e/ ou levando à criação de novos problemas para resolver.

Um modelo complementar de avaliação do Processo de Tomada de Decisão Naturalista, e tendo sempre presente a segurança da aviação, é o modelo que a FAA chama de modelo dos 3P: *Perceive, Process, Perform*, apresentado na figura 15:



Fonte: FAA, (2014)

Figura 15 – Modelo 3P

Este é um processo simples prático e ajuda a fazer uma abordagem sistemática que pode ser aplicada em todas as fases do voo, e para tal o piloto tem:

- ✈ Perceber as circunstâncias em que decorre a fase do voo
- ✈ Fazer o processo de avaliação do impacto das suas ações no voo, sempre tendo em atenção o interesse superior da *safety*
- ✈ Implementar o melhor processo de ação de modo a realizar com sucesso todas as ações necessárias

1.4 Síntese

Neste capítulo pretendeu-se abordar a Regulação Económica e a Tomada de Decisão no Transporte Aéreo. Para tentar dar um fio condutor ao trabalho começou-se por analisar o conceito e evolução do Transporte Aéreo e pode-se verificar através dos elementos apresentados que este conceito está inicialmente muito ligado aos militares e ao transporte de correio e carga aérea, que foram sendo desenvolvidos aproveitando as aeronaves e pilotos formados nas duas Guerras Mundiais. Após as Guerras Mundiais, deu-se um acelerado crescimento do Transporte Aéreo, inicialmente convertendo os aviões militares para aviões civis, sendo que logo se começou a pensar em desenvolver aviões específicos para usos civis e para transporte também de passageiros.

Os aeroportos numa primeira fase eram os aeródromos que tinham “sobrado” da guerra e que os militares não conseguiam manter, sendo apenas entendido o conceito de aeroporto como a disponibilização de instalações mínimas para facilitar o negócio das companhias aéreas. Numa fase posterior a área de influência do aeroporto alarga-se e é vital para o desenvolvimento do negócio do Transporte Aéreo bem como para a economia local e vital para a afirmação dos países.

O aparecimento do primeiro avião a jato elevou a velocidade de evolução do Transporte Aéreo e a desregulação e posteriores desenvolvimentos económicos vieram mostrar que a indústria do Transporte Aéreo é cíclica e tal com a Fénix, ciclicamente renasce e reinventa-se para responder aos novos desafios que tem de enfrentar.

Os atentados do 11 de Setembro vieram trazer preocupações acrescidas no que concerne à segurança, apesar da dita segurança operacional *Safety* ter sido sempre uma preocupação desde sempre. A evolução dos aviões e do conceito de Aeroporto foi evoluindo e devido às práticas de desregulação, por exemplo nos Estados Unidos ter sido feita demasiado rápido para que a indústria absorvesse, e para que não exista discriminação de acesso à indústria, o Transporte Aéreo teve de ser regulado economicamente pois em termos técnicos cedo se

conseguiu alguma uniformização de práticas e tem-se conseguido ter um fio condutor na implementação dessas práticas.

O local de eleição para a regulação económica são os aeroportos por, à partida, facilmente se constituírem como monopólios em especial devido ao facto de não existirem alternativas e de nos países onde o Transporte Aéreo está mais desenvolvido se poder discriminar as companhias aéreas mais pequenas em detrimento das maiores ou das organizadas em Alianças.

Como, por incrível que pareça Portugal tem um modelo que está na linha da frente do melhor que se faz na Europa, foi analisado o modelo português e o contrato de concessão, sendo apenas abordada a estrutura dos documentos e feita uma pequena análise crítica dos mesmos.

Por fim foi abordada a importância da tomada de decisão no transporte aéreo. Existem inúmeros métodos aplicados, mas a bibliografia disponível foca-se sempre mais nos procedimentos operacionais, ou seja, na Tomada de Decisão por parte em especial dos pilotos e do pessoal operacional. Foram apresentadas várias definições, sintetizado o processo de tomada de decisão e os três principais processos de tomada de decisão: Analítica mais utilizada na fase de planeamento, espontânea ou com base em habilidade mais utilizada na fase posterior ao planeamento e a Naturalista utilizada no mundo operacional em que as decisões têm de ser tomadas quase automaticamente e em que os erros potenciais dessas decisões são catastróficos.

CAPITULO II

Metodologia

Ao longo deste capítulo será discutido o percurso metodológico utilizado para a realização da investigação. Este trabalho baseia-se na investigação científica, a qual consiste no processo de questionário/ entrevista sistemático que visa fornecer informação para a resolução de um problema, sendo testadas todas as ideias de uma forma rigorosa e pública. Foram abordados vários métodos de investigação científica, tais como: estudo de caso e o método da entrevista.

2.1 Objetivos do estudo

O objetivo desta dissertação, tal como o tema sugere, é refletir sobre a tomada de decisão inerente à regulação económica no transporte aéreo (caso da Região Autónoma da Madeira).

2.2 Abordagem metodológica

Nesta investigação procura-se refletir sobre os principais conceitos base e evolução do transporte aéreo; refletir sobre os principais documentos regulatórios de base à regulação económica no transporte aéreo, desde a Convenção de Chicago até aos dias de hoje; refletir sobre a importância da tomada de decisão no transporte aéreo; e, refletir sobre o processo de tomada de decisão associado ao modelo de regulação económica aplicado ao transporte aéreo, na Região Autónoma da Madeira. As razões associadas à escolha do tema, deveram-se à curiosidade e também a ser uma área dinâmica no Setor do Transporte Aéreo, e a sua aplicabilidade à Região Autónoma da Madeira, pelo facto da naturalidade da autora do trabalho, bem como da pertinência do caso associado à liberalização do transporte aéreo. Para tal, foram analisados dados provenientes das mais variadas fontes, bem como entrevistas ao Organismo Regional responsável pela área, que ao longo deste Capítulo serão descritas. Pretende-se ainda através da metodologia do estudo de caso analisar o impacto da liberalização do transporte aéreo, decorrente do desenvolvimento da regulação económica na Região Autónoma da Madeira. Nas duas últimas décadas deu-se um aumento significativo nas abordagens metodológicas em investigação, tal como evidencia Creswell. O mesmo autor recomenda ainda que um investigador adote uma visão geral na condução do seu estudo. Esta

investigação baseia-se, pois numa multiplicidade de metodologias, adotando os processos de investigação propostos por Creswell, Yin, entre outros, seguidamente descritos.

O investigador ao utilizar uma aproximação quantitativa, testa a sua teoria, especificando também as suas hipóteses e recolhendo dados que possam suportar ou refutar a mesma. Segundo Creswell (2009), a recolha de dados é feita através de um instrumento que permita a análise estatística dos mesmos bem como a análise das hipóteses. A análise dos dados recolhidos será feita ao longo do Capítulo 3.

Creswell (2009) afirma que a investigação segundo o método qualitativo, procura dar resposta ao porquê dos fenómenos, segundo o ponto de vista dos participantes. Deste modo, é intenção desta investigação procurar a opinião dos entrevistados relativamente às hipóteses formuladas/ questões de acordo com os objetivos da investigação.

A presente investigação tem também no estudo de caso uma das metodologias de investigação. Segundo Yin (2001), o estudo de caso é utilizado como estratégia de pesquisa em várias situações, a salientar os estudos organizacionais e de gestão, a pesquisa do planeamento regional e municipal, a economia de uma cidade ou região, ou nação, em parte aplicável à presente investigação.

Segundo Yin (1983), vários ramos da investigação utilizam o estudo de caso como estratégia de pesquisa, como por exemplo: a psicologia, a sociologia, a ciência política, a administração, o trabalho social e o planeamento.

Em grande parte de investigações, pode-se utilizar o estudo de caso: um indivíduo, uma personagem, um pequeno grupo, uma organização, uma comunidade ou até mesmo uma nação (Coutinho, 2003).

De acordo com Ponte (2006), o estudo de caso pode ser definido como uma investigação que se assume como particularística, ou seja, que se debruça deliberadamente sobre uma situação específica que se supõe ser única ou especial, pelo menos em certos aspetos, procurando descobrir a que há nela de mais essencial e característico e, desse modo, contribuir para a compreensão global de um certo fenómeno de interesse (Ponte, 2006).

Um estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenómeno contemporâneo dentro do seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o

fenómeno e o contexto não estão claramente definidos (Yin, 2001). Para tal, um estudo de caso não pode, ser separado de outras técnicas de investigação (nomeadamente, análise de dados, observação documental, entrevistas entre outros).

A escolha do estudo de caso como metodologia de investigação, deve-se à necessidade de se analisar profundamente a importância da Regulação Económica Aplicada ao Transporte Aéreo, concretamente, no caso da Região Autónoma da Madeira.

Perante a metodologia do Estudo de Caso, segundo Yin (2005) e Creswell (2009), podemos identificar três fases: Definição e Planeamento, Desenvolvimento e Conclusão.

Durante a fase de Definição e Planeamento, procedeu-se ao desenvolvimento da teoria. Após a escolha do tema de investigação, fortemente motivado pela falta de estudos relativo ao mesmo, e ao crescente impacto que este tem na economia, tanto nacional como regional, procedeu-se à revisão da literatura, como forma de se aprofundar o tema. A seleção de dados foi o passo seguinte, onde, através da elaboração das necessidades para a realização da dissertação, se procuraram métodos para a recolha dos dados. Durante esta etapa, selecionaram-se os dados qualitativos e quantitativos.

A fase do Desenvolvimento foi a seguinte, onde se procedeu à recolha de dados qualitativos e quantitativos para a condução da investigação. Para tal, foram efetuadas entrevistas junto de entidades oficiais do Setor (Secretaria Regional do Turismo da Região Autónoma da Madeira, detentora da pasta dos transportes aéreos para a Região insular). Com a realização das entrevistas pretendeu-se obter informações e dados que não eram do conhecimento público, mas que tinham relevo para a obtenção das conclusões.

A recolha de dados procedeu-se mediante a observação documental em revistas e publicações oficiais. Tais publicações foram relatórios de instituições regionais, revistas da área, bem como outras investigações, que de certa forma foram importantes para a recolha de dados quantitativos. Seguidamente procedeu-se à etapa da relação entre os dados recolhidos. Como forma de finalizar a investigação, elaborou-se a fase da Conclusão. Nesta fase, procedeu-se à redação das conclusões, baseada na relação entre os dados recolhidos. Ainda nesta fase, foi feita uma revisão geral a toda a dissertação antes de dar por finalizada a investigação.

A análise e desenvolvimento das conclusões desta dissertação, foram retiradas através de várias técnicas de investigação, de acordo com Yin e Creswell.

2.3 Preparação para a Seleção de Dados

Segundo Yin (1994), o uso de múltiplas fontes de evidências deve ser uma realidade em qualquer investigação, uma vez que permite o desenvolvimento da investigação em múltiplas frentes. Ainda segundo o mesmo autor, as descobertas retiradas de uma investigação que utiliza este princípio são mais convincentes e apuradas (Yin, 1994).

Na presente investigação, este princípio foi tido em consideração, pois recolheram-se informações das mais variadas fontes junto de entidades competentes, entre outros. Através da recolha dos dados, permitiu-se comprovar a veracidade das conclusões retiradas no presente trabalho.

A recolha de dados é um processo complexo e que requer treino e preparação por parte do investigador (Yin, 2001). Todo o trabalho pode ser posto em causa, perante uma má preparação. A preparação começa com as habilidades desejadas por parte do investigador. Yin (2001) defende ainda que um investigador que não possua as capacidades desejadas deve treinar e desenvolver as mesmas (Yin, 2001).

A fase da entrevista, nesta investigação, levou a uma preparação prévia, onde os tópicos analisados foram escrutinados, de forma a tirar partido das respostas dos entrevistados. Foi realizado na sala de aula, junto de colegas e professor, uma entrevista piloto, o que permitiu apurar as questões, bem como treinar todo o processo de entrevista. Esta atividade permitiu ainda, através das opiniões dos colegas, repensar algumas das questões e poder enveredar por outras direções.

Segundo Sekaran (2003), na sua publicação *Research Methodology*, certos tipos de informação tais como históricos das companhias, poderão ser recolhidos via *website*, arquivos, ou outras fontes. Outros tipos de dados tais como políticas das companhias, procedimentos, e regulamentação poderão ser obtidos através de documentos disponibilizados

pelas mesmas. Este tipo de recolha de dados proveniente de informação já recolhida, designa-se de dados secundários. Outros tipos de dados secundários, poderão ser os boletins estatísticos, informação publicada ou não publicada, disponível dentro ou fora das organizações, investigações já publicadas, *case studies* e dados disponíveis na internet.

Dados recolhidos por via de entrevistas a órgãos competentes, onde se pode perceber atitudes dos funcionários ou administradores e as suas opiniões são geralmente designados de dados primários, bem como a observação de eventos, pessoas e objetos, ou a administração de questionários individuais (Sekaran, 2003).

O processo de recolha de informação nesta investigação, foi variado e teve múltiplas fontes de recolha. Os dados primários foram recolhidos através do método da entrevista, à Secretaria Regional do Turismo da Região Autónoma da Madeira. A recolha destes dados permitiu compreender as razões que levam à tirada de conclusões desta investigação.

A tabela seguinte resume e clarifica as fontes de dados recolhidos na condução desta investigação.

Fontes de recolha de dados		
Documentos	Internet	Entrevistas
<ul style="list-style-type: none">- Relatórios de Tráfego dos Aeroportos Da Madeira e do Porto Santo;- Dissertações sobre o tema da investigação;- Documentos públicos tais como jornais e revistas;- Publicações disponíveis online no sítio da Internet ANA, ANAM.	<ul style="list-style-type: none">- Sítios online de dados estatísticos tais como: INE, ANA, ANAM.	<ul style="list-style-type: none">- Entrevistas junto de responsáveis da Secretaria Regional do Turismo da Região Autónoma da Madeira.

Fonte: Elaboração Própria.

Tabela 10: Fontes de dados utilizados

A tabela 10 resume e simplifica as fontes na recolha de dados para a realização desta dissertação. As fontes, tal como a tabela resume, foram variadas e todos os dados foram quantificados e tidos em consideração para a fase das conclusões.

2.4 Condução do Estudo de Caso

De acordo com Yin (2001), a utilização de múltiplas fontes de dados na condução de um estudo de caso, tem a vantagem de permitir uma visão mais alargada do tema em questão, explorando várias vertentes, bem como comprovar a veracidade dos dados recolhidos.

Também baseando a presente investigação na premissa anteriormente descrita por Yin (2001), são seleccionadas uma variedade de fontes para a recolha de dados, seguidamente descritas. Os dados primários, secundários, entrevistas e observação documental fazem parte da condução do estudo de caso, assumindo assim uma enorme importância nas conclusões retiradas desta investigação.

2.4.1 Dados Primários

Segundo Sousa e Baptista (2011), é importante a inclusão dos dados primários na indústria do transporte aéreo, uma vez que são dados obtidos diretamente através da forma da observação e com a elaboração de entrevistas.

De acordo com Kothari (2004), a recolha de dados primários pode envolver o método da entrevista, o qual consiste numa entrevista pessoal ou via telefónica. Na entrevista pessoal, esta requer que o entrevistador faça as questões em contato direto com o entrevistando. Perante a realização da entrevista pessoal, o entrevistador tem de fazer um trabalho prévio de planeamento, a nível de estruturação do questionário, e a nível pessoal. As entrevistas via telefónica, ou correio eletrónico, permitem uma maior flexibilidade. São uma forma rápida de obter informação sem ter de se deslocar fisicamente ao local, economicamente mais viáveis, entre outros, constituindo uma importante vantagem.

Os dados primários foram obtidos através da realização de entrevistas semi-estruturadas, com carácter de conversa informal. Aquando da realização das entrevistas, foram seleccionados dados secundários por forma a confrontar o entrevistado com os mesmos. Para a realização das entrevistas houve alguma dificuldade na realização das mesmas.

2.4.2 Dados Secundários

Os dados secundários derivam da análise documental, como por exemplo: recolha de livros, dicionários, enciclopédias, sitios internet, jornais, os quais formam o conjunto das principais fontes de informação (Sousa e Baptista, 2011).

Segundo Yin (2001), os dados secundários, sendo dados provenientes de fontes já publicadas, são então importantes para corroborar os dados primários recolhidos. Para os estudos de caso, o uso mais importante de documentos é corroborar e valorizar as evidências oriundas de outras fontes (Yin, 2001).

Analisando os dados secundários, deve-se ter em atenção à informação recolhida não ser a desejada o que pode levar o investigador a se afastar da sua linha de estudo (Kothari, 2004). O mesmo autor afirma ainda que a análise de dados estatísticos carece de compreensão e análise por parte do investigador. Para tal, os dados secundários devem seguir as seguintes características:

- a) Fiabilidade - varia consoante o autor, as fontes em que se basearam os dados publicados, quais as metodologias adotadas na recolha dos dados, quando foram recolhidos, etc.;
- b) Adequabilidade - os dados recolhidos para uma investigação podem não o ser para outra;
- c) Precisão - os dados recolhidos devem ser precisos ao tema da investigação, e caso não o sejam, ou tenham uma visão mais ou menos ampla, devem ser descartados (Kothari, 2004).

Os dados secundários foram essenciais para se poder conduzir o estudo de caso e responder aos objetivos da investigação. Os dados recolhidos são provenientes das mais variadas fontes, tais como os dados estatísticos, utilizando para isso a internet e os sites da ANAC e ICAO, bem como dados da ANA e ANAM. Estes dados são precisos e provenientes de fontes oficiais, permitindo utilizá-los para na fase da entrevista serem confrontados com os entrevistados. Estes dados foram analisados e apenas a informação útil e pertinente aos objetivos de investigação foi selecionada.

2.4.3 Entrevistas

A fase da entrevista assume nesta investigação um papel fundamental, tendo em conta que serve para confirmar através de fontes oficiais todos os dados recolhidos pelas mais variadas formas, anteriormente retratadas. Segundo Yin (2001), a fase da entrevista é uma das mais importantes fontes de informação para um estudo de caso. Durante a fase da entrevista, foi possível confrontar os entrevistados com os dados recolhidos, e, daí perceber as opiniões dos mesmos.

De acordo com Yin (2001), as entrevistas podem assumir diversas formas, tais como serem conduzidas de uma forma espontânea. Perante esta característica da entrevista, será possível conduzir a mesma através de uma maneira mais formal, ou levar o entrevistado a dar a sua opinião pessoal acerca de determinados acontecimentos, conduzindo a pesquisa a partir de uma nova abordagem. Ao possibilitar dar a sua opinião, o entrevistado assume o papel de um informante.

Segundo Yin (2001) nas entrevistas do tipo focal, as mesmas assumem o carácter de uma conversa informal, mas sem no entanto se desviar do conjunto de perguntas previamente delineadas. O terceiro tipo de entrevistas referenciado por Yin (2001) é do tipo de levantamento formal, onde se entrevistam as mais variadas fontes, dependendo do tipo de pesquisa a realizar. Patton (1987) classifica as entrevistas como sendo qualitativas e quantitativas. As entrevistas de carácter qualitativo podem ser realizadas através de conversas informais e aproximação guiada. Segundo o autor, este tipo qualitativo das entrevistas procura a opinião dos entrevistados segundo o seu ponto de vista.

Na realização das entrevistas, estas foram estruturadas e as datas para a realização das mesmas foram tidas em conta. As entrevistas podem ser estruturadas, em que as questões são delineadas e cumprem uma determinada ordem igual para todos os participantes. Para entrevistas semi-estruturadas, as questões podem assumir uma lista de tópicos. Uma lista de tópicos tende a ser mais flexível, uma vez que deixa espaço para perguntas que no momento pareçam pertinentes. Durante a entrevista, os entrevistados poderão levantar questões que durante o planeamento da mesma não sejam espetáveis, e ao assumir um papel não estruturado e através de tópicos, evita-se que os mesmos se repitam. Estas questões poderão, pois, ser adicionadas a entrevistas seguintes (Dawson, 2002).

Segundo Dawson (2002) as questões devem ser curtas e simples. Na realização das questões para uma entrevista, deve-se evitar palavras com sentido duplo ou dúbio, que levem a mal-entendidos. Deve-se ainda evitar questões que provoquem ofensa, frustração, embaraço. O entrevistado deve sempre sentir-se confortável durante o período da entrevista.

Nesta Dissertação foram realizadas entrevistas semi-estruturadas, com carácter de conversa informal. Todos os dados recolhidos foram analisados, procurando-se ainda, saber o grau de intercomunicabilidade entre todos os órgãos, através da congruência nas respostas obtidas.

2.4.4 Observação Documental

A observação documental faz parte do processo de recolha de dados. Todo o material obtido é analisado e utilizado para validar as evidências de outras fontes, bem como acrescentar novas informações.

De acordo com Yin (2001), o uso mais importante de documentos é corroborar e valorizar as evidências oriundas de outras fontes. Torna-se importante analisar documentos, compreender que eles foram escritos com algum objetivo específico e para um público específico, diferentes daqueles do estudo de caso que está a ser realizado. Cabe ao investigador ter em atenção e ser criterioso na análise documental, evitando assim que as provas documentais o induzam em erro.

Segundo Yin (2001) ainda existem alguns pontos fortes na observação documental, como por exemplo: estáveis (podem ser analisados várias vezes), discreta (não foi criada como resultado do estudo de caso), exata (contém nomes, referências e detalhes exatos de um evento) e ampla cobertura (longo espaço de tempo, muitos eventos e muitos ambientes distintos). O mesmo autor salienta como pontos fracos: capacidade de recuperação poder ser baixa, seletividade tendenciosa, no caso de a recolha não estar completa, relato de visões tendenciosas refletirem as ideias preconcebidas do autor e o acesso poder ser deliberadamente negado.

Os dados recolhidos através da observação documental, foram provenientes de fontes tais como relatórios de tráfego, relatórios de dados turísticos obtidos através de associações do turismo, dados referentes à evolução do desenvolvimento da Região Autónoma da Madeira, através de relatórios da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional da Madeira, bem como planos de desenvolvimento Regional e Aeroportuário. Todos os dados obtidos das mais variadas fontes foram analisados e usados em consideração aquando da fase da entrevista.

2.5 Recolha de dados

A recolha de dados processou-se mediante certas fontes, descritas nas seções anteriores. Esta fase da investigação foi uma das mais importantes e mais complexas de se realizar, devido à multiplicidade de fontes, bem como às mais variadas dificuldades que foram surgindo com o decorrer da mesma.

Durante a fase da recolha de dados, pretende-se que todos os dados recolhidos, das mais variadas fontes, convirjam num único fato ou linha de orientação (Yin, 2005), o qual será retratado na parte das conclusões.

De acordo com Creswell (2009), a recolha de dados segundo o método computadorizado, ou seja, dados provenientes da Internet ou disponíveis em bases de dados computadorizadas. Este afirma que este tipo de dados são de mais fácil tratamento, sendo

possível aceder a dados tais como jornais, papers de conferências e materiais dos mais variados tópicos.

A recolha de dados via internet a *websites* tais como ANAC e ICAO, processou-se normalmente, e de fácil tratamento. As entrevistas junto de fontes oficiais, necessárias para a realização desta dissertação, foram um pouco mais complexas de se realizarem, muitas vezes devido à indisponibilidade dos entrevistados, bem como à não presença dos mesmos.

2.6 Análise e Tratamento dos Dados

Os dados recolhidos de diferentes fontes, tais como entrevistas às mais variadas instituições anteriormente descritas, dados recolhidos de fontes primárias através do método da entrevista, entre outros.

Ao longo do próximo ponto, será descrita a análise dos dados recolhidos, onde se utilizaram várias fórmulas da estatística descritiva, para uma melhor compreensão na relação entre os dados.

CAPITULO III

Discussão de Resultados

O Capítulo III diz respeito à Discussão dos Resultados. Nesta fase utilizamos os dados obtidos através da entrevista realizada ao Organismo responsável pela área em análise na Região Autónoma da Madeira.

O capítulo inicia com a análise e discussão de resultados. Nesta fase, foi utilizada a análise dos dados obtidos via entrevista. É intenção dar a entender, através da análise dos dados as bases de sustentação das conclusões da investigação. Com as entrevistas, pretendemos enriquecer e dar maior credibilidade a todas as conclusões que virão no ponto seguinte.

O último ponto diz respeito às conclusões. Nesta fase foi efetuada uma síntese conclusiva, mediante a análise dos dados do ponto anterior. Esta conclusão estará interligada com o ponto anterior e sustentada pelos resultados obtidos.

3.1 Análise e Discussão de Resultados

O último ponto diz respeito às conclusões. Nesta fase foi efetuada uma síntese conclusiva, mediante a análise dos dados do ponto anterior. Esta conclusão estará interligada com o ponto anterior e sustentada pelos resultados obtidos.

Perante a questão n.º 1 (Anexo 2): Na sua opinião, qual os quais os principais impactos da regulação económica no setor do transporte aéreo no que toca à Região Autónoma da Madeira (R.A.M) (impacto da liberalização do transporte aéreo e entrada das LCC's na R.A.M.)?, obteve-se a seguinte resposta:

«Assumindo a R.A.M. uma posição relevante no setor do turismo em Portugal, a liberalização do transporte aéreo e consequente entrada das LCC's na R.A.M. trouxe benefícios muito positivos, não só por atrair mais PAX (maior oferta lugares disponíveis nas rotas), como também melhorar a competitividade de preços de transporte aéreo. As Companhias Aéreas Regulares tiveram forçosamente de alterar o seu comportamento de políticas de tarifas (oferecendo tarifas mais baixas, semelhantes às praticadas pelas LCC's). Com a liberalização do transporte aéreo, nota-se melhorias ao nível do turismo (maior número de dormidas em função da crescente evolução do tráfego de passageiros) e atividades afins (animação turística, restauração, rent-a-car, entre outras)».

Na questão n.º 2 (Anexo 2): Na sua opinião, o modelo de regulação económica aplicada à gestão aeroportuária na R.A.M. é satisfatório? Fundamente a sua resposta com base em factos reais.

«Relativamente ao modelo de regulação económica aplicado à gestão aeroportuária na R.A.M., podemos refletir sobre a gestão da concessão da infraestrutura aeroportuária, e licenciamento da atividade de handling.

Sobre o modelo de concessão, é o mesmo em termos normativos ao aplicado nos restantes aeroportos em território nacional (D.L. n.º 254/ 2012), podemos dizer que associado à privatização da ANA - Aeroportos de Portugal, é exetável maior volume de investimento, incentivos para o desenvolvimento do destino Madeira, com infraestrutura aeroportuária desenvolvida à medida. Sobre o modelo de licenciamento da atividade de Agentes de Handling, seria pertinente a entrada de mais um player, de forma a melhorar a competitividade do setor».

Na questão n.º 3 (Anexo 2): Quais os principais impactos da liberalização da rota LIS-FNC para a R.A.M.?

«Os principais impactos da liberalização da rota LIS-FNC para a R.A.M. foram: aumento do número de frequências (entrada das LCC's, nomeadamente a Easyjet e a Transavia), maior competitividade de tarifas aéreas oferecidas pelas transportadoras LCC's como também pelas regulares (Grupo TAP). Com o aumento dos PAX transportados na rota em análise, verifica-se um efeito positivo regional e nacional (indústria hotelaria, restauração e afins), contribuindo para uma melhor afirmação nacional e internacional do destino Madeira».

Na questão n.º 4 (Anexo 2): Reflita sobre o processo de tomada de decisão inerente ao modelo regulatório sobre a gestão aeroportuária na R.A.M.? Em que medida(s) melhoraria o atual modelo?

«Relativamente ao processo de tomada de decisão inerente ao modelo regulatório sobre a gestão aeroportuária na R.A.M., consideramos o modelo regulatório satisfatório para a R.A.M. No entanto, de forma a proporcionar melhores condições a nível de mercado para os Operadores Aéreos, seria interessante a entrada de um novo player no negócio do handling aeroportuário de forma a melhorar a competitividade. Também, a nível da gestão aeroportuária da infraestrutura, consideramos fundamental a aposta continua no desenvolvimento do negócio aeroportuário (estudo atração de novas rotas de forma a diminuir eventual sazonalidade de tráfego aéreo, como também a dinamizar a estratégia de promoção dinâmica da marca Madeira, a nível internacional, associada aos eventos locais, denominação da "pérola do atlântico", destino de "sol e praia", destino de "excelente gastronomia, qualidade de receber e acolher"».

O quadro jurídico da concessão de serviço público aeroportuário atribuído à ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., de unificação legislativa para a privatização da gestora de aeroportos, entrou em vigor com o Decreto-Lei n.º 254/ 2012 de 28 de novembro publicado em Diário da República.

O decreto-lei n.º 254/ 2012 pretende “regular o regime do licenciamento do uso privado dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como as respetivas taxas conexas a tais operações”.

A ANA tem a concessão dos aeroportos de Lisboa, Porto, Faro, Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores. Integra também a exploração do terminal civil de Beja assim que seja certificado pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) do terminal e das infraestruturas aeronáuticas.

A Secretária de Estado do Tesouro, à data de 2012, Dr.^a Maria Luís Albuquerque, afirmou num Conselho de Ministros, que “a privatização da ANA envolverá também o aeroporto da Madeira”, estando ainda por definir se o Governo Regional vai manter-se na empresa.

O decreto-lei regula ainda um conjunto de taxas cuja aplicação se estende a todos os aeroportos e aeródromos em território português.

3.2 Síntese Conclusiva

Assumindo a R.A.M. uma posição relevante no setor do turismo em Portugal, a liberalização do transporte aéreo e consequente entrada das LCC's na R.A.M. trouxe benefícios muito positivos, não só por atrair mais PAX (maior oferta lugares disponíveis nas rotas), como também melhorar a competitividade de preços de transporte aéreo.

Sobre o modelo de concessão, é o mesmo em termos normativos ao aplicado nos restantes aeroportos em território nacional (D.L. n.º 254/ 2012), podemos dizer que associado à privatização da ANA - Aeroportos de Portugal, é expectável maior volume de investimento, incentivos para o desenvolvimento do destino Madeira, com infraestrutura aeroportuária desenvolvida à medida.

Os principais impactos da liberalização da rota LIS-FNC para a R.A.M. foram: aumento do número de frequências (entrada das LCC's, nomeadamente a Easyjet e a Transavia), maior competitividade de tarifas aéreas oferecidas pelas transportadoras LCC's como também pelas regulares (Grupo TAP). Com o aumento dos PAX transportados na rota em análise, verifica-se um efeito positivo regional e nacional (indústria hotelaria, restauração e afins), contribuindo para uma melhor afirmação nacional e internacional do destino Madeira».

Relativamente ao processo de tomada de decisão inerente ao modelo regulatório sobre a gestão aeroportuária na R.A.M., consideramos o modelo regulatório satisfatório para a R.A.M. No entanto, de forma a proporcionar melhores condições a nível de mercado para os Operadores Aéreos, seria interessante a entrada de um novo player no negócio do handling aeroportuário de forma a melhorar a competitividade. Também, a nível da gestão aeroportuária da infraestrutura, consideramos fundamental a aposta continua no desenvolvimento do negócio aeroportuário (estudo atração de novas rotas de forma a diminuir eventual sazonalidade de tráfego aéreo, como também a dinamizar a estratégia de promoção dinâmica da marca Madeira, a nível internacional, associada aos eventos locais, denominação da "pérola do atlântico", destino de "sol e praia", destino de "excelente gastronomia, qualidade de receber e acolher"».

O primeiro capítulo começa por fazer um relato da sua evolução histórica e tentar definir o transporte aéreo tal como o conhecemos hoje, efetuando uma abordagem cronológica paralela entre a evolução do meio de transporte em si, da legislação (em especial a internacional), a consequente regulação e a evolução dos aeroportos. Também refletimos sobre a Importância da Tomada de Decisão no Transporte Aéreo, onde se pretende demonstrar a crescente complexidade mesmo das decisões aparentemente simples, passando depois para as decisões mais operacionais, falando-se da sempre presente *safety e security* e na tendência atual de operacionalmente se utilizar o processo de decisão naturalista.

Em suma, o decreto-lei n.º 254/2012 pretende “regular o regime do licenciamento do uso privado dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de actividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como as respectivas taxas conexas a tais operações”.

CAPITULO IV

Conclusão

Este trabalho foi um enorme desafio perante a temática escolhida. Cada tópico deste trabalho poderia ser encarado como um trabalho isolado pois existe uma enorme variedade de informação disponível para alguns assuntos, dispersa, que merecia ser aglomerada.

4.1 – Principais Conclusões

Neste trabalho, tivemos como objetivos: refletir sobre os principais conceitos base e evolução do transporte aéreo; refletir sobre os principais documentos regulatórios de base à regulação económica no transporte aéreo, desde a Convenção de Chicago até aos dias de hoje; refletir sobre a importância da tomada de decisão no transporte aéreo; e, refletir sobre o processo de tomada de decisão associado ao modelo de regulação económica aplicado ao transporte aéreo, na Região Autónoma da Madeira.

Assumindo a R.A.M. uma posição relevante no setor do turismo em Portugal, a liberalização do transporte aéreo e consequente entrada das LCC's na R.A.M. trouxe benefícios muito positivos, não só por atrair mais PAX (maior oferta lugares disponíveis nas rotas), como também melhorar a competitividade de preços de transporte aéreo.

Sobre o modelo de concessão, é o mesmo em termos normativos ao aplicado nos restantes aeroportos em território nacional (D.L. n.º 254 /2012), podemos dizer que associado à privatização da ANA - Aeroportos de Portugal, é expectável maior volume de investimento, incentivos para o desenvolvimento do destino Madeira, com infraestrutura aeroportuária desenvolvida à medida.

Os principais impactos da liberalização da rota LIS-FNC para a R.A.M. foram: aumento do número de frequências (entrada das LCC's, nomeadamente a Easyjet e a Transavia), maior competitividade de tarifas aéreas oferecidas pelas transportadoras LCC's como também pelas regulares (Grupo TAP). Com o aumento dos PAX transportados na rota em análise, verifica-se um efeito positivo regional e nacional (indústria hotelaria, restauração e afins), contribuindo para uma melhor afirmação nacional e internacional do destino Madeira».

Relativamente ao processo de tomada de decisão inerente ao modelo regulatório sobre a gestão aeroportuária na R.A.M., consideramos o modelo regulatório satisfatório para a R.A.M. No entanto, de forma a proporcionar melhores condições a nível de mercado para os Operadores Aéreos, seria interessante a entrada de um novo player no negócio do handling aeroportuário de forma a melhorar a competitividade. Também, a nível da gestão aeroportuária da infraestrutura, consideramos fundamental a aposta continua no desenvolvimento do negócio aeroportuário (estudo atração de novas rotas de forma a diminuir eventual sazonalidade de tráfego aéreo, como também a dinamizar a estratégia de promoção dinâmica da marca Madeira, a nível internacional, associada aos eventos locais, denominação da "pérola do atlântico", destino de "sol e praia", destino de "excelente gastronomia, qualidade de receber e acolher"». O primeiro capítulo começa por fazer um relato da sua evolução histórica e tentar definir o transporte aéreo tal como o conhecemos hoje, efetuando uma abordagem cronológica paralela entre a evolução do meio de transporte em si, da legislação (em especial a internacional), a consequente regulação e a evolução dos aeroportos. Também refletimos sobre a Importância da Tomada de Decisão no Transporte Aéreo, onde se pretende demonstrar a crescente complexidade mesmo das decisões aparentemente simples, passando depois para as decisões mais operacionais, falando-se da sempre presente *safety e security* e na tendência atual de operacionalmente se utilizar o processo de decisão naturalista. O quadro jurídico da concessão de serviço público aeroportuário atribuído à ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., de unificação legislativa para a privatização da gestora de aeroportos, entrou em vigor com o Decreto-Lei n.º 254/2012 de 28 de novembro publicado em Diário da República., e visa regular o “regime do licenciamento do uso privado dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de actividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como as respectivas taxas conexas a tais operações”. O Decreto-Lei 254/2012 de 28 de Novembro que estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal atribuída à ANA- Aeroportos de Portugal, S.A.

Pelo Decreto-Lei 404/ 98, de 18 Dezembro, a empresa pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E.P. foi considerada sociedade anónima, passando a ser da sua responsabilidade o serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal, nomeadamente nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro.

O presente Decreto-Lei pretende unificar regimes jurídicos nesta matéria, conseguindo assim uma maior segurança jurídica, ao tempo que se preceitua o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário atribuída à ANA, S. A., Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA, S.A.) agregando, paralelamente, todas as taxas devidas nos aeroportos públicos nacionais geridos pela concessionária que, até à data, se encontravam em legislação avulsa.

Pretende-se deste modo regular de forma mais rigorosa e clara o regime do licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais.

Outra matéria que o presente Decreto-Lei pretende regular e unificar respeita à aplicação de um conjunto de taxas que se estende a todos os aeroportos e aeródromos em território português.

Neste âmbito é regulada a taxa de segurança devida pelos passageiros embarcados e estabelece -se as condições de aplicação do regime jurídico contido no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida. Da mesma forma o presente Decreto-Lei: i) estabelece os princípios e orientações aplicáveis às taxas que se encontram sujeitas a regulação económica, mantendo-se, por esta via, a Diretiva n.º 2009/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, relativa às taxas aeroportuárias, transposta no ordenamento jurídico nacional ii) fixa os indicadores de qualidade de serviço a observar nos aeroportos e aeródromos situados em território português.

Por outro lado, no Capítulo IV do presente diploma é regulada a taxa de segurança e respetivas isenções, sendo de realçar que se encontram isentos do pagamento da referida taxa as seguintes classes de passageiros: *a)* As crianças com menos de 2 anos; *b)* Os passageiros em trânsito direto; *c)* Os passageiros em transferência nos aeroportos de Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores, que tenham como destino final uma das restantes ilhas do Arquipélago dos Açores; *d)* Os passageiros que, incluídos em missões oficiais, embarquem em aeronaves ao serviço privativo do Estado Português ou de Estado estrangeiro, em regime de reciprocidade.

Quanto aos princípios e regras comuns aplicáveis é de frisar o princípio da não discriminação, que tendo por objeto as taxas, não permite discriminações entre utilizadores dos aeroportos ou aeródromos. No que tange à aplicação de contraordenações por violação das imposições do presente diploma, realça-se que estas são da exclusiva responsabilidade do INAC, I.P., nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 Abril.

4.2 – Limitações do Estudo

Durante as diversas fases inerentes à execução do Projeto de Dissertação, deparamo-nos com algumas limitações, a salientar: algumas dificuldades para a realização do “trabalho de campo”, por parte dos entrevistados e respetivas empresas/ entidades. Na realização das entrevistas, deparamo-nos com algumas limitações, nomeadamente, ninguém se cria comprometer ou vincular com o estudo, o caráter de confidencialidade dos dados e respetivas estratégias empresariais/ governamentais, o que pode ter condicionado em alguma parte, as respetivas respostas.

4.3 – Trabalhos futuros

Como em qualquer trabalho de índole científica e/ ou académica, o presente trabalho de investigação não termina por aqui, no sentido em que se pode prosseguir com a mesma

linha de investigação em outros estudos num futuro próximo, em áreas específicas, dentro da Regulação Económica, aplicada a contextos diferentes.

O potencial de desenvolvimento destas matérias é enorme, pois o Transporte Aéreo está sempre em evolução, sendo necessário atualizar os métodos de regulação económica, analisar as tendências de evolução de todos os setores, avaliar a evolução das cidades aeroportuárias e o impacto que terá na cobrança ou não de taxas e se os aeroportos, como as companhias aéreas pretendem num futuro próximo pagarão para elas operarem, ou se as companhias aéreas terão de se adaptar a cidades aeroportuárias com cada vez mais poder económico.

A avaliação do congestionamento aéreo também será um potencial trabalho futuro, pois na Europa apesar de implementar o programa SESAR – Céu Único Europeu, o acréscimo de aeronaves no espaço aéreo não está a ser acompanhado pelo acréscimo da capacidade nos aeroportos. Outra vertente de trabalho futuro será uma colaboração com um dos *Stakeholders* a operar em Portugal e recolher dados para fazer o seu tratamento, por exemplo.

Bibliografia

- ACI. “Airport Council International”, disponível em www.aci-europe.org
- Alves, N. (2006). Investigação por Inquérito. Universidade dos Açores, Departamento de Matemática, licenciatura em matemática aplicada. *Disponível em www.amendes.uac.pt.*
- Battistoni, E., Bonacelli, A., Colladin, A.F. (2013). “An Analysis of the Effect of Operations Management Practices on Performance”. *International Journal of Engineering Business Management*. *Disponível em www.intechopen.com*
- Benner, J. (2009). “The airline customer loyalty model - A relational approach to understanding antecedents of customer loyalty in the airline industry”. Tese apresentada na *Copenhagen Business School*. *Disponível em www.studenttheses.cbs.dk.*
- Berger, R. (2007). *Aviões – Tecnologia de Ponta e Mobilidade, Dos Primórdios à Actualidade*, Colónia, Alemanha: NAUMANN
- Coutinho, C. (2003). “Percursos da Investigação em Tecnologia Educativa em Portugal: Uma abordagem temática e metodológica a publicações científicas (1985-2000)”, Braga: Universidade do Minho – Instituto de Educação e Psicologia. Tese de Doutoramento.

- Creswell, J. (2009). *Research Design – Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*, 3.^a Edição, U.K., SAGE.
- Dawson, C. (2002). *Practical Research Methods – a user-friendly guide to mastering research*. U.K. Howtobooks.
- De Araújo, R. S. B., Brochado, M. R, Pithon, A. J. C. (2008). *Percepção da qualidade nos serviços do aeroporto de Natal-Uma abordagem metodológica*. Comunicação apresentada no VII SITRAER – Simpósio de Transporte Aéreo, Rio de Janeiro.
- FAA, “Federal Aviation Administration”, disponível em www.faa.gov
- Ferreira, I. (2013). *Sebenta da disciplina de Direito Aéreo*, Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
- Fórum história digital forumeiros, disponível em www.historiadigital.forumeiros.com.
- Fundação Museu da Tecnologia de São Paulo, disponível em www.museutec.org.br
- IATA, “Interntional Air Transport Association”, disponível em www.iata.org
- ICAO, “International Civil Aviation Organization”, disponível em www.icao.int
- INAC, Instituto Nacional da Aviação Civil, disponível em www.inac.pt
- Jenatabadi, H. S. e Ismail, N.A. (2012). “A new perspective on modelling of airline performance”. Comunicação apresentada na “3rd International Conference on Business and Economic Research”. Indonésia. *Disponível em* www.umexpert.umedu.my.

- Kothari, C. (2004). *Research Methodology – Methods and Techniques*. India. New Age International.
- Oesterreich, Tais Brenner, disponível em www.taisbrenner.files.wordpress.com
- Park, J., Robertsen, R. e Wu, C. (2005). Investigating the Effects of Airline Service Quality on Airline Image and Passengers' Future Behavioral Intentions: Findings from Australian international air passengers” Artigo publicado no *The Journal of Tourism Studies*, vol. 16, n. 1. Disponível em www.jcu.edu.au.
- Patton, M. (1987). *How to Use Qualitative Methods in Evaluation*. SAGE Publications.
- Pendley, S., A. (2006). “Factors and interactions that affect Air Force c-17 Aircraft mission capable rates”. Dissertação apresentada ao “*Department of Operational Sciences - Graduate School of Engineering and Management, Air Force Institute of Technology, Air University, Air Education and Training Command, In Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Science in Logistics Management*”.
- Ponte, J. (2006). Estudos de caso em educação matemática. *Bolema*, 25, 105-132. Este artigo é uma versão revista e actualizada de um artigo anterior: Ponte, J. P. (1994). O estudo de caso na investigação em educação matemática. *Quadrante*, 3(1), p. 3-18. (republicado com autorização).
- Rodrigues, M. (2014). *Sebenta da disciplina de Gestão de Concessões*, Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

- Sekaran, U. (2003). *Research Methods for Business – A Skill Building Approach*. 4.^a Edição. USA. John Wiley & Sons.
- Smith, Myron J. (2002). *The airline Encyclopedia*, Estados Unidos da América: Scarecrow Press, Inc.
- Sousa, M.; Baptista, C. (2011). *Como Fazer Investigações, Dissertações, Teses e Relatórios*. Lisboa: Pactor – Edições de Ciências Sociais e Política Contemporânea.
- Thomas, Dr. J. W. T. (2012). “A systematic review of the effectiveness of safety management systems”. Canberra, Austrália, Australian Transport Safety Bureau. Disponível em www.atsb.gov.au.
- Tuckey, J. (1977). *Exploratory Data Analysis*. Addison-Wesley.
- Wensveen, J. (2007). *An Introduction to Air Transportation – A Management Perspective*, 6.^a edição, Inglaterra: Ashgate Publishing Limited.
- Wikipédia, disponível em www.wikipedia.pt.
- Yin, R. (2005). *Estudo de Caso: Planejamento e Métodos*/ Robert K. Yin; tradução Daniel Grassi, 3.^a Edição. Porto Alegre: Bookman.
- Yin, R. (2001). *Estudo de Caso: Planejamento e Métodos*/ Robert K. Yin; tradução Daniel Grassi, 2.^a Edição. Porto Alegre: Bookman.
- Yin, R. (1994). *Case Study Research: Design and Methods*, 2.^a Edição, Newbury Park, CA: Sage Publishing.

- Yin, R. (1983). The Case study method. An annotated bibliography (1983-1984 ed.), Washington, DC: COSMOS Corporation.

Legislação:

- Decreto-Lei n.º 254/2012 de 28 de novembro.
- Decreto-Lei n.º 145/2007 de 27 de abril.
- Decreto-Lei n.º 404/1998 de 18 de dezembro.
- Diretiva n.º 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de março.
- Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho.
- Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho.
- Regulamento (CE) n.º 261/2004 de 11 de fevereiro.

ANEXOS

ANEXO 1

Documentação relativa à Regulação Económica

Presente o sitio da ANAC

- As publicações não foram impressas pois estão em constante mudança, sendo que estão disponíveis no site www.inac.pt, sendo pertinente a apresentação de algumas amostras das mesmas. Ficam aqui de seguida as indicações da matéria referente a Regulação Económica disponíveis neste momento 16 de Dezembro de 2015. Ter em atenção à possível do endereço eletrónico do Regulador, pois este em 8 de Dezembro de 2013 mudou de estatutos e de nome.

Acordos de Serviço Aéreos

- Direitos de Tráfego Disponíveis para Exploração (divulgação prevista pelo artigo 4º do Decreto-Lei n.º 116/2012, de 29 de maio)
- Programa das Negociações Bilaterais sobre Serviços Aéreos Planeados com Países Terceiros;

- Inventário dos Direitos de Tráfego Disponíveis para Exploração;
- Lista das Licenças de Rota / Autorizações de Exploração Concedidas;
- Publicitações Previstas pelo Decreto-Lei n.º 116/2012, de 29 de maio:

Pedidos de autorização apresentados;

Decisões da ANAC que alterem ou revoguem as autorizações concedidas;

Publicitação prevista pelo artigo 12º "Procedimento de Seleção";

Decisões dos recursos para Tribunal previstas pelo artigo 13º "Recurso";

Publicitação prevista pelo artigo 16º "Vicissitudes da autorização".

Autorização de Voo

- **Disposições Gerais**

“**Direitos de Tráfego**”: é o direito de uma transportadora aérea transportar passageiros, carga e/ ou correio num serviço aéreo entre dois aeroportos.

“**Serviço aéreo regular**”: uma série de voos que reúna todas as características seguintes: ser realizada por meio de aeronaves destinadas ao transporte de passageiros, carga e/ ou correio mediante pagamento, de forma a que em cada voo existam lugares disponíveis para aquisição individual pelo público (diretamente na transportadora

aérea ou através dos agentes autorizados) e explorada de modo a assegurar o tráfego entre os mesmos dois ou mais aeroportos, quer de acordo com um horário publicado, quer mediante voos que, pela sua regularidade ou frequência, constituam, de forma patente, uma série sistemática.

“Serviço aéreo não regular”: voo ou série de voos operados sem sujeição a normas governamentais sobre regularidade, continuidade e frequência e destinados a satisfazer necessidades específicas de transporte de passageiros e respetiva bagagem ou de carga em aeronaves utilizadas por conta de um ou mais fretadores, mediante remuneração ou em execução de um contrato de fretamento.

Legislação e procedimentos

- De acordo com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, as transportadoras aéreas comunitárias estão autorizadas a explorar serviços aéreos intracomunitários (incluindo o território da Noruega e Islândia – Espaço Económico Europeu). A exploração dos serviços aéreos intracomunitários por transportadoras aéreas comunitárias encontra-se liberalizada desde 1 de janeiro de 1993 por força das disposições do Regulamento (CE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de julho, agora revogado.
- Os programas de serviços aéreos regulares de passageiros e carga em rotas extra comunitárias, bem como os serviços aéreos não regulares para alguns países terceiros e alterações subsequentes são analisados tendo em conta os requisitos exigidos no

âmbito dos respetivos Acordos de Serviços Aéreos, nomeadamente, quanto à designação de transportadoras e à capacidade a oferecer nos serviços.

- Os pedidos de autorização relativos aos serviços aéreos regulares encontram-se sujeitos às formalidades fixadas no respetivo Acordo de Serviços Aéreos, bem como do preenchimento do formulário *Request for authorization of scheduled commercial flights* (ver formulários) e apresentação dos documentos solicitados pela ANAC.
- Os serviços aéreos internacionais não regulares a serem operados entre Portugal e os países não abrangidos pelo acima disposto são regulamentados pelo Decreto-Lei n.º 274/77, de 04 de julho, e pela Portaria n.º 129/79, de 22 de março, estão sujeitos a notificação ou à apresentação de pedido de autorização.

Notificação

- Os serviços aéreos não regulares em rotas extra EEE sujeitos a notificação são os seguintes:

Voos táxi intra-europeus;

Voos de emergência;

Voos isolados de qualquer categoria (excetuados os voos de carga) de âmbito intraeuropeu, quando efetuados em aeronaves matriculadas em Estados parte do Acordo Multilateral de 1956;

Voos para uso próprio (por conta do transportador ou em regime de fretamento, de âmbito intraeuropeu por aeronaves matrículas em Estados parte do Acordo Multilateral de 1956).

- **Pedido de autorização**

- Os serviços aéreos não regulares (Viagens Turísticas) em rotas extra EEE sujeitos a autorização da ANAC são os seguintes:

Viagens com tudo incluído (ITC);

Voos de Inscrição Antecipada (ABC);

Voos para Acontecimentos Especiais (SEC);

Voos de Afinidade;

Voos para Estudantes;

Voos para Trabalhadores Emigrados.

- A ANAC poderá autorizar casuisticamente o transporte de carga em voos para viagens turísticas de passageiros, de acordo com a Portaria n.º 466/87, de 03 de junho.
- Os pedidos de autorização para grandes séries de voos de qualquer categoria deverão ser apresentados à ANAC, através do preenchimento do formulário *Request for authorization of non-scheduled commercial flights* (ver formulários), acompanhados dos necessários documentos, com uma antecedência razoável relativamente ao período

a que dizem respeito, e nunca com antecedência inferior a 30 dias em relação à data de início da série.

- No caso de séries implicando a operação de doze ou mais voos num mesmo período, os pedidos deverão, em princípio, e por razões de ordem operacional, ser apresentados até 15 de janeiro para séries a realizar no verão seguinte e até 1 de setembro para séries a realizar no inverno seguinte, de acordo com o n.º 3 da Portaria n.º 129/79, de 22 de março.
- Nos termos do n.º 1 do artigo 9º do Decreto-Lei n.º 274/77 de 4 de julho, os pedidos de autorização de voos não regulares deverão ser apreciados tendo em conta “... a sua justificação face às necessidades do mercado, e a compatibilidade das condições oferecidas para a sua realização com o desenvolvimento são e ordenado da indústria do transporte aéreo”. Assim, devem as transportadoras aéreas estrangeiras que pretendam oferecer serviços aéreos internacionais não regulares, **exercendo direitos de tráfego** de 5ª e 7ª liberdade, apresentar, por escrito, confirmação de não objeção à operação pretendida por parte das transportadoras aéreas nacionais.

NOTA: A transportadora deverá solicitar faixas horárias para os aeroportos de Lisboa, Porto, Madeira e Faro (Aeroporto de Faro somente durante o período de verão IATA), de acordo com o Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho.

Documentos

- Exigidos para transportadoras/aeronaves não JAA:
- Certificado de Operador Aéreo incluindo as especificações operacionais e Licença de exploração ou Declaração de competência;
- Certificado de Navegabilidade;
- Certificado de Registo;
- Licença de Estação de Rádio;
- Autorização para transporte de carga perigosa (se aplicável);
- Autorização para armas de fogo e munições (se aplicável);
- Porta do Cockpit reforçada (se aplicável);
- Declaração das Autoridades Aeronáuticas aprovando o Programa de Segurança;
- Partes relevantes do Programa de Segurança que se referem ao cumprimento do Regulamento (CE) n.º 2320/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de dezembro de 2002;
- Identificação do Gestor de Segurança da Companhia;

- Certificado de seguro com cobertura de passageiros, bagagem, carga e responsabilidade civil para danos face a terceiros, incluindo a responsabilidade face a terceiros resultante de atos de guerra, sequestro e outras ameaças, em conformidade com as coberturas mínimas de seguro estabelecidas no regulamento (CE) nº 785/2004 relativo a requisitos mínimos de seguro;
- Certificado de Ruído;
- 8.33KHZ espaçamento de frequências entre canais VHF;
- Imunidade de interferência entre frequências VHF;
- Transponder automático de elementos da aeronave Modo A códigos 4096 e Modo C com informação automática de altitude;
- TCAS II-sistema de prevenção de colisão entre aeronaves;
- RVSM - Redução da separação vertical mínima;
- EGPWS - Sistema melhorado de aviso de proximidade de obstáculos no solo;
- B-RNAV - Área de navegação básica;
- RNP - Requisitos de desempenho de navegação;
- ELT - Transmissor de localização de frequência;
- LPMA (Aeroporto da Madeira) requisitos de treino especial - AIP Portugal AD 2 - LPMA AD 2-8 (se aplicável);
- Contrato (s) de Fretamento (s) (para voos não regulares).

- A ANAC poderá solicitar os documentos adicionais que julgue necessários, nomeadamente, contratos de “*code-share*”, contratos de fretamento, brochuras publicitárias, prova do cumprimento das disposições do AIP Portugal AD2 – LPMA 2-10 e 2-11, relativamente aos requisitos de experiência e treino mínimos exigidos para operações no Aeroporto da Madeira.
- Os documentos devem ser atualizados por todas as transportadoras que operam de/para Portugal.

Realização de voos envolvendo aeródromos portugueses não abertos ao tráfego internacional de/ para espaço não-schengen

- Os voos de Aviação Geral internacionais e os voos não regulares internacionais (Espaço não-Schengen) requerem prévia autorização da ANAC, nos termos do AIP Portugal GEN 1.2. – 9. Os pedidos devem ser apresentados com a antecedência mínima de um dia útil, através do formulário DRE/01-10 (ver formulários), devidamente preenchido, acompanhados dos Certificados de Navegabilidade e Seguro da aeronave.

Autorização de operações em regime de locação de curta duração (ACMI)

Disposições Gerais

“**Contrato de wet lease**”: contrato de locação de uma aeronave com toda a sua tripulação, cuja operação é efetuada sob o Certificado de Operador Aéreo do locador, que mantém a responsabilidade operacional sobre a aeronave, cabendo ao locatário apenas o controlo comercial da operação.

“**Contrato de ACMI**”: contrato de *wet lease* que inclui aeronave, tripulação, manutenção e seguro.

“**Contrato de locação de curta duração**”: contrato de locação cujo prazo não exceda 5 dias consecutivos.

“**Locador**”: entidade que dá a aeronave em aluguer.

“**Locatário**”: entidade que toma a aeronave de aluguer.

Legislação – Operadores Nacionais

- O Regulamento n.º 32/2003 de 31 de julho de 2003, alterado pelo Regulamento n.º 249/2007, de 18 de setembro e pelo Regulamento n.º 417/2008, de 30 de julho, estabelece as condições de aprovação da operação de aeronaves utilizadas em transporte aéreo em regime de contrato de locação por operadores nacionais.

Procedimento

- As operações em regime de locação de curta duração encontram-se sujeitas a autorização da ANAC, nos termos do Regulamento n.º 32/2003, pelo que uma transportadora aérea nacional que pretenda utilizar uma aeronave de outra transportadora deve apresentar o respectivo pedido de aprovação, acompanhado dos documentos exigidos para o efeito.
- A prévia aprovação poderá ser dispensada, no caso de um operador ser confrontado com uma necessidade imediata, urgente e imprevista de substituir uma aeronave.

NOTA: As condições da aprovação constituem parte integrante do contrato de locação entre as partes.

Documentos

- Contrato de Locação; e Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respetivas responsabilidades.

Operadores estrangeiros

- No caso de transportadoras estrangeiras recorrerem a aeronaves em regime de *wet lease* são solicitados os seguintes documentos:

Declaração da Autoridade Aeronáutica responsável pelo licenciamento do locatário autorizando o *leasing* em causa; e Cópia do certificado de seguro da aeronave, relativo a cobertura de riscos de casco, responsabilidade civil relativa a terceiros, passageiros, bagagem, carga e correio, incluindo riscos de guerra, em que o locador e o locatário assumam as respetivas responsabilidades.

- Anexos a consultar, disponíveis para *download*:

Regulamento (CE) n.º 1008/2008

Decreto-Lei n.º 109/2008

Regulamento n.º 249/2007

Regulamento n.º 32/2003

Portaria n.º 129/79

Decreto-Lei n.º 274/77

Autorizações de Escalas Técnicas e Sobrevoos

Disposições Gerais

“Escala técnica”: utilização de um aeroporto para fins que não sejam o embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga.

Legislação

- O regime de autorização ou notificação do exercício dos direitos de sobrevoo do território e espaço aéreo nacional e escala técnica decorre ao abrigo do artigo 5.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e da alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-lei n.º 274/77, de 04 de julho.

NOTA:

- As escalas técnicas e comerciais em aeroportos militares carecem de prévia concordância do Estado-Maior da Força Aérea. Os procedimentos para a utilização dos mesmos encontram-se estabelecidos no Despacho n.º 26 444/2002 (2.ª série), de 16 de dezembro, alterado pelo Despacho n.º 1618/2007, de 01 de fevereiro.

Procedimento

- Para o exercício dos direitos de sobrevoo e escala técnica as transportadoras aéreas, consoante as situações, devem apresentar o respetivo pedido de autorização ou uma

mera notificação. Tanto os pedidos de autorização como as notificações devem ser acompanhados dos documentos exigidos para o efeito.

Pedido de autorização

- Carecem de autorização prévia as seguintes situações:

- Serviços aéreos regulares	- Transportadoras que utilizem aeronaves registadas em Estados Contratantes da Convenção de Chicago e que não sejam Estados signatários do Acordo de Trânsito (aceda ao sítio da ICAO nos links relacionados).
- Serviços aéreos regulares e Serviços aéreos não regulares	- Transportadoras que utilizem aeronaves registadas em Estados não Contratantes da Convenção de Chicago; Transportadoras que utilizem aeronaves munidas de uma “Licença Especial de Voo”

Notificação

- Encontram-se sujeitas a mera notificação prévias as seguintes situações:

<ul style="list-style-type: none">- Serviços aéreos regulares	<ul style="list-style-type: none">- Transportadoras licenciadas por Estados Contratantes do Acordo de Trânsito (aceda ao sítio da ICAO nos links relacionados).
<ul style="list-style-type: none">- Serviços aéreos não regulares	<ul style="list-style-type: none">- Transportadoras que utilizem aeronaves registadas em Estados Contratantes da Convenção de Chicago.
<ul style="list-style-type: none">- Serviços aéreos regulares e Serviços aéreos não regulares	<ul style="list-style-type: none">- Transportadoras de Estados Contratantes da Convenção de Chicago que embora não sendo Estados signatários do Acordo de Trânsito celebraram com Portugal um Acordo de Transporte Aéreo em que estão consagrados os direitos de sobrevoo e de escala para fins não comerciais.

Documentos

- Certificado de Operador Aéreo, incluindo as especificações operacionais;
- Certificado de Registo;
- Certificado de navegabilidade;

- Certificado de Seguro em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 785/2004, de 21 de abril; e Certificado de Ruído, no caso de escalas técnicas.
- Anexos a consultar, disponíveis para *download*:

Regulamento (CE) n.º 785/2004

Decreto-lei n.º 274/77

Obrigações de Serviço Público

Disposições Gerais

- “Obrigação de serviço público”: qualquer obrigação imposta a uma transportadora aérea, em relação a qualquer rota para cuja exploração lhe tenha sido concedida uma licença por um Estado membro da União Europeia, de adotar todas as medidas necessárias para garantir a prestação de um serviço que satisfaça normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e fixação de preços, normas essas que a transportadora aérea não respeitaria se atendesse apenas aos seus interesses comerciais.

Legislação

- O Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação), estabelece no seu artigo 16.º um regime de obrigações de serviço público no que se refere aos serviços aéreos regulares, entre um aeroporto da Comunidade e um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do seu território ou numa rota de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto do seu território, da seguinte forma:

“Após consulta de outros Estados-Membros interessados e depois de ter informado a Comissão, os aeroportos interessados e as transportadoras aéreas que operam na rota em questão, um Estado-Membro pode impor uma obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares, entre um aeroporto da Comunidade e um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do seu território ou numa rota de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto do seu território, se a rota em causa for considerada vital para o desenvolvimento económico da região que o aeroporto serve.

Esta obrigação apenas pode ser imposta, na medida do necessário, para assegurar a prestação nessa rota de serviços aéreos regulares mínimos que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidade mínima que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais.”

- O Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de abril, regula as obrigações de serviço público e as ajudas de Estado aplicadas e prestadas no âmbito dos serviços aéreos regulares entre o continente e as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, entre estas, no interior de cada Região Autónoma, ou para qualquer outra região periférica ou em desenvolvimento do território nacional, bem como em ligações aéreas de fraca densidade de tráfego.

NOTA:

- As obrigações de serviço público impostas aos serviços aéreos regulares entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira (Lisboa/Funchal/Lisboa, Porto/Funchal/Porto e Lisboa/Porto Santo/Lisboa), publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias, através da Comunicação da Comissão (98/C 267/05), de 26 de agosto, foi anunciada através de publicação no JOUE de Informações oriundas dos Estados Membros 2007/C 188/04, de 11 de agosto e cessaram a 23 de abril de 2008, com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 66/2008, de 9 de abril. A Portaria n.º 316-A/2008, de 23 de abril, veio fixar o montante de subsidio a atribuir pelo Estado aos beneficiários do regime do subsidio social de mobilidade.
- O Governo Português, ao abrigo do n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, decidiu impor obrigações modificadas de serviço público aos serviços aéreos regulares explorados em determinadas rotas.

Serviços aéreos explorados

- Subsídio ao preço do bilhete consiste no pagamento de parte percentual do preço de venda dos bilhetes, relativamente a determinadas categorias de passageiros do serviço aéreo.

Subsídio ao preço do bilhete, através da Comunicação da Comissão (2010/C 283/06), de 20 de outubro – rotas:

Lisboa/Ponta Delgada/Lisboa

Lisboa/Terceira/Lisboa

Lisboa/Horta/Lisboa

Funchal/Ponta Delgada/Funchal

Porto/Ponta Delgada/ Porto

Lisboa/Santa Maria/Lisboa

Lisboa/Pico/Lisboa

Porto/Terceira/Porto

- **Compensação financeira a atribuir à(s) transportadora(s) aérea(s)**

Compensação financeira, através da Comunicação da Comissão (2010/C 249/03), de 16 de setembro – rotas:

Funchal / Porto Santo / Funchal

- Anexos a consultar, disponíveis para *download*:

Regulamento (CE) n.º 1008/2008

Decreto-Lei n.º 66/2008

Portaria n.º 316-A/200

Decreto-Lei n.º 138/99

Faixas horárias – “Slots”:

Legislação

- O Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de janeiro de 1993, estabeleceu as principais normas comuns a aplicar à atribuição de faixas horárias nos aeroportos comunitários, tendo por base o desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos e a disponibilidade de infraestruturas adequadas a fazer face à crescente procura, havendo, assim, um número crescente de aeroportos congestionados.
- Nos termos do mencionado Regulamento, cabe ao Estado proceder à designação dos aeroportos coordenados, impedindo, assim, que nestes uma aeronave possa aterrar ou

descolar sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea.

- Entretanto, os Regulamentos (CE), do Parlamento Europeu e do Conselho, n.ºs 894/2002, 1554/2003 e 793/2004, publicados, respetivamente, em 27 de março, 22 de julho e em 21 de abril, vieram alterar o Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho.
- Neste pressuposto, o Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho procedeu à alteração da designação dos aeroportos inteiramente coordenados para aeroportos coordenados, bem como a alteração da designação de aeroportos coordenados para aeroportos com horários facilitados.
- Procedeu-se ainda à nomeação da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e como entidade facilitadora.
- A Autoridade Nacional de Aviação Civil, enquanto entidade reguladora do setor da aviação civil, é o organismo responsável pela supervisão e fiscalização da gestão do processo de atribuição de faixas horárias, bem como do cumprimento das respetivas normas de atribuição por parte das transportadoras aéreas, utilizadoras das mesmas.
- A prestação do serviço de coordenação de faixas horárias passa a ser suportada pela criação de uma taxa.
- Procedeu-se, também, à revisão da designação dos aeroportos coordenados (Lisboa, Porto e Madeira e Faro, somente no período IATA de verão) e dos aeroportos com

horários facilitados, passando o Aeroporto de Ponta Delgada a fazer parte destes últimos.

- Institui-se, ainda, o Comité de Coordenação, que deverá coadjuvar, como órgão consultivo, o coordenador, nos aeroportos coordenados, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de janeiro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril, e aprovam-se os respetivos estatutos de funcionamento.
- O Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho, procede à alteração do regime sancionatório previsto naquele diploma, já, por sua vez, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto.”

Como obter slots?

- Os pedidos de aterragem/descolagem devem ser submetidos ao coordenador nacional, de acordo com o manual “Standard Schedules Information Manual, chapter 6, (SSIM)”.
- Qualquer operador que pretenda aterrar ou descolar num aeroporto coordenado deverá obter uma faixa horária (slot) atribuída pela Coordenação Nacional de Slots (aceda ao site nos links relacionados).
- O pedido “SCR” deverá ser enviado, tão cedo quanto possível, ou com a antecedência mínima de 3 dias úteis, de acordo com as regras estabelecidas no capítulo 6 do manual

da IATA SSIM (Standard Schedules Information Manual) e requisitos do Coordenador Nacional.

- Os pedidos deverão ser feitos de acordo com os requisitos definidos nos manuais da IATA “Standard Schedules Information Manual” e “Worldwide Scheduling Guidelines”.

Coordenação de faixas horárias

- O horário de funcionamento da Coordenação de Faixas Horárias, bem como os contatos, encontram-se no AIP “GEN 1.2 ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT”.

Penalizações para o não cumprimento das faixas horárias

- Nos termos do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho.
- **Artigo 9.º:**

Contraordenações:

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações muito graves:

- a) A inexistência de separação funcional, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., entre a atividade de entidade gestora aeroportuária e a atividade de facilitador e coordenador nacional do processo de atribuição de faixas horárias;
- b) A inexistência de separação contabilística, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A., entre as atividades ligadas à coordenação de faixas horárias e as restantes atividades desenvolvidas;
- c) A aterragem ou descolagem numa aeronave nos aeroportos coordenados sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea;
- d) A aterragem ou descolagem numa aeronave nos aeroportos coordenados em violação da data específica da faixa horária atribuída, salvo se tal se dever a motivo de força maior ou a razões operacionais;
- e) A não devolução das faixas horárias atribuídas no âmbito de uma série de faixas horárias, pela transportadora aérea que não as venha a utilizar no período de tráfego a que respeitam, até 31 de janeiro ou 31 de agosto, conforme se trate, respetivamente, do planeamento para o período IATA de verão ou para o período IATA de inverno, salvo se tal se dever aos motivos previstos no n.º 4 do presente artigo.

2 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações graves:

- a) A recusa ou o impedimento por qualquer meio, por parte da ANA, Aeroportos de Portugal, S. A. do acesso a informações, documentos ou instalações que permitam à ANAC, fiscalizar o cumprimento do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º;
- b) A não devolução da faixa horária atribuída, com uma antecedência mínima de doze horas relativamente à operação prevista, pela transportadora aérea que não a vá realizar, salvo se tal se dever a motivo de força maior ou aos motivos previstos no n.º 4 do presente artigo;
- c) A aterragem ou descolagem de uma aeronave nos aeroportos coordenados na data para a qual foi atribuída a faixa horária, mas em violação da mesma faixa horária, sem que tal se deva a motivo de força maior ou a razões operacionais;
- d) A transferência de faixas horárias em violação do disposto nas alíneas a), b) e c) do n.º 3 do artigo 8.º-A do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de janeiro de 1993;
- e) A recusa de prestação de informação por parte da entidade coordenadora nacional e das transportadoras aéreas, nos termos do n.º 3 do artigo 8.º.

3 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação leve a prestação de informação prevista no n.º 3 do artigo 8.º por parte da entidade coordenadora nacional e das transportadoras aéreas em violação do prazo aí referido.

4 — Para efeitos do disposto nas alíneas e) do n.º 1 e b) do n.º 2, são considerados os seguintes motivos:

a) Circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea, que tenham levado:

i) À imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizado para o serviço aéreo em causa;

ii) Ao encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo;

iii) A sérias perturbações de operações efetuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos comunitários que tenham sido afetadas por tais perturbações durante uma parte substancial do período de programação pertinente;

b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afetar esses serviços, que tornem prática ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea;

c) Dificuldades financeiras graves da transportadora aérea, que tenham determinado a concessão de uma licença temporária pela ANAC, enquanto procede à respetiva reestruturação financeira, nos termos do n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92, de 23 de julho;

d) Ações judiciais sobre a aplicação do artigo 9.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, aprovado em 18 de janeiro, com a redação dada pelo Regulamento (CE) n.º 793/2004, de 21 de abril, às rotas a que tenham sido impostas as obrigações de serviço público nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, de 23 de julho, que tenham como resultado a suspensão temporária da exploração dessas rotas.

5 — Para efeitos do disposto nas alíneas d) do n.º 1 e c) do n.º 2, consideram-se razões operacionais a interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afetar

esses serviços, que tornem prática ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea.

6 — Para efeitos do disposto nas alíneas d) do n.º 1 e b) e c) do n.º 2, consideram-se casos de força maior:

- a) Aeronaves que se encontrem em situações urgentes, tendo em conta razões meteorológicas, de falha técnica ou de segurança de voo;
- b) Alteração horária imprevista provocada por uma anormal perturbação no controlo de tráfego aéreo;
- c) Alteração horária imprevista provocada por atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou à transportadora aérea;
- d) Alteração horária imprevista provocada por razões meteorológicas.”

- Anexos a consultar, disponíveis para *download*:

Decreto-Lei n.º 109/2008

Regulamento (CE) n.º 793/200

Decreto-Lei n.º 10/2004

Regulamento (CE) n.º 1554/2003

Regulamento (CE) n.º 894/2002

Regulamento (CEE) n.º 95/93

Ruido nos Aeroportos:

Restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos

- O Decreto-Lei n.º 293/2003 transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de março.
- Esta Diretiva comunitária estabelece regras harmonizadas para a introdução de restrições de operação no quadro do processo de gestão do ruído, sendo visado o objetivo de impedir o agravamento do ambiente sonoro nas imediações dos aeroportos.

1. Aeroporto de Lisboa

- O Aeroporto de Lisboa é o único aeroporto nacional que, pelo seu tráfego superior a 50 000 movimentos por ano de aviões civis subsónicos de propulsão por reação, está sujeito ao regime do Decreto-Lei n.º 293/2003.
- Aeroporto de Lisboa está sujeito ao regime do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro/Regulamento Geral do Ruído, designadamente ao seu artigo 11.º “valores limite de exposição”.

2. Aeroporto do Porto

- O Aeroporto Francisco Sá Carneiro está sujeito ao regime do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro/Regulamento Geral do Ruído.
- O regime de exceção está definido pela Portaria n.º 831/2007, de 1 de agosto.
- O tráfego noturno no Porto é restringido entre as 0h e as 6h.
- O número de movimentos aéreos permitidos naquele período não pode exceder o limite total de 11 movimentos diários, 70 semanais e 2100 anuais.
- A autorização de movimentos aéreos durante o período noturno está igualmente condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas, relevando para este efeito o n.º 2 e seguintes do artigo 2.º da Portaria n.º 831/2007, de 1 de agosto.

Casos de força maior

- Os casos de força maior, excluídos da aplicação das restrições de operação, estão definidos no artigo 5.º e são:
 - a) Aeronaves que efetuem missões de carácter humanitário, de emergência médica ou evacuações;
 - b) Aeronaves que se encontrem em situações urgentes, tendo em conta razões meteorológicas, de falha técnica ou de segurança de voo;
 - c) Movimentos aéreos relativamente aos quais tenha existido uma alteração horária

imprevista provocada por uma anormal perturbação no controlo do tráfego aéreo;

d) Movimentos aéreos realizados até à 1 hora em voos programados para períodos até às 0 horas, devido a atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou ao operador;

e) Movimentos aéreos de e para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, devido a razões meteorológicas;

f) Aterragens efetuadas durante o período compreendido entre as 5 e as 6 horas, devido a razões meteorológicas, desde que o horário de chegada tenha sido programado para depois das 6 horas.

3. Aeroporto da Madeira

- O Aeroporto da Madeira está sujeito ao regime do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro/Regulamento Geral do Ruído.
- O regime de exceção está definido pela Portaria n.º 69/2007, de 13 de julho.
- O tráfego noturno na Madeira é restringido entre as 0h e as 6h.
- O número de movimentos aéreos permitidos naquele período não pode exceder o limite total de 80 movimentos semanais, com um máximo de 31 movimentos diários.
- Devido às situações de acentuado acréscimo de tráfego na altura de eventos festivos, o número máximo de movimentos no período do Natal, Fim de Ano, Carnaval, Páscoa e Festa da Flor é de 134 por semana, com um máximo de 52 movimentos diários.

- A autorização de movimentos aéreos durante o período noturno está igualmente condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas, relevando para este efeito o n.º 2 e seguintes do artigo 2.º da Portaria n.º 69/2007, de 13 de julho.

Casos de força maior

- Os casos de força maior, excluídos da aplicação das restrições de operação, estão definidos no artigo 3.º da Portaria 69/2007, de 13 de julho:
 - a) Aeronaves que efetuem missões de carácter humanitário, de emergência médica ou evacuações;
 - b) Aeronaves que se encontrem em situações urgentes, tendo em conta razões meteorológicas, de falha técnica ou de segurança de voo;
 - c) Movimentos aéreos prévia e excecionalmente aprovados pela Autoridade Nacional de Aviação Civil, mediante parecer prévio, de carácter vinculativo, da Secretaria Regional do Ambiente e Recursos Naturais, a autorizar, a título temporário, a realização de operações que, em regra, sejam objeto de restrição;
 - d) Movimentos aéreos relativamente aos quais tenha existido uma alteração horária imprevista provocada por uma anormal perturbação no controlo do tráfego aéreo;
 - e) Movimentos aéreos realizados até à 01 hora em voos programados para períodos até às 00 horas, devido a atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou ao operador;
 - f) Movimentos aéreos de e para Portugal Continental, de e para a Região Autónoma dos Açores e de e para o Porto Santo, devido a razões meteorológicas;
 - g) Aterragens efetuadas durante o período compreendido entre as 05 e as 06 horas,

devido a razões meteorológicas, desde que o horário de chegada tenha sido programado para depois das 06 horas.

4. Aeroporto de Porto Santo

- O Aeroporto de Porto Santo está sujeito ao regime do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro/Regulamento Geral do Ruído.
- O regime de exceção está definido pela Portaria n.º 70/2007, de 13 de julho.
- O tráfego noturno em Porto Santo é restringido entre as 0h e as 6h.
- O número de movimentos aéreos permitidos naquele período não pode exceder o limite total de 7 movimentos semanais, com um máximo de 3 movimentos diários.
- A autorização de movimentos aéreos durante o período noturno está igualmente condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas, relevando para este efeito o n.º 2 e seguintes do artigo 2.º da Portaria n.º 70/2007, de 13 de julho.

Casos de força maior

- Os casos de força maior, excluídos da aplicação das restrições de operação, estão definidos no artigo 3.º da Portaria n.º 70/2007, de 13 de julho:
 - a) Aeronaves que efetuem missões de carácter humanitário, de emergência médica ou evacuações;

- b) Aeronaves que se encontrem em situações urgentes, tendo em conta razões meteorológicas, de falha técnica ou de segurança de voo;
- c) Movimentos aéreos prévia e excecionalmente aprovados pela Autoridade Nacional de Aviação Civil, tendo em conta razões de reconhecido interesse público, mediante parecer prévio, de carácter vinculativo, da Secretaria Regional do Ambiente e Recursos Naturais, a autorizar, a título temporário, a realização de operações que, em regra, sejam objeto de restrição;
- d) Movimentos aéreos relativamente aos quais tenha existido uma alteração horária imprevista provocada por uma anormal perturbação no controlo do tráfego aéreo;
- e) Movimentos aéreos realizados até à 01 hora em voos programados para períodos até às 00 horas, devido a atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou ao operador;
- f) Movimentos aéreos de e para Portugal Continental, de e para a Região Autónoma dos Açores e de e para o Porto Santo, devido a razões meteorológicas;
- g) Aterragens efetuadas durante o período compreendido entre as 05 e as 06 horas, devido a razões meteorológicas, desde que o horário de chegada tenha sido programado para depois das 06 horas.

5. João Paulo II, São Miguel, Lajes, Terceira, Santa Maria, Horta e do Pico

- Os Aeroportos João Paulo II, São Miguel, Lajes, Terceira, Santa Maria, Horta e do Pico estão sujeitos ao regime do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro/Regulamento Geral do Ruído;

- Decreto Legislativo Regional (DLR) n.º 23/2010/A de 30 de junho de 2010, que aprovou o Regulamento Geral de Ruído e de Controlo da Poluição Sonora, transpondo para a ordem jurídica regional a Diretiva n.º 2002/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente, a Diretiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários, e a Diretiva n.º 2003/10/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de fevereiro, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos ao ruído;

Portaria n.º 88/2010, de 9 de setembro, do Governo Regional dos Açores, que introduz restrições relacionadas com o ruído às operações efetuadas por aeronaves civis no aeroporto João Paulo II, na ilha de São Miguel.
- O regime de exceção está definido pela Portaria n.º 88/2010, de 09 de setembro.
- O tráfego noturno nos aeroportos João Paulo II, São Miguel, Lajes, Terceira, Santa Maria, Horta e do Pico é restringido entre as 0h e as 6h.
- O número de movimentos aéreos permitidos naquele período não pode exceder o limite total de 30 movimentos semanais, com um máximo de 6 movimentos diários para cada um dos aeroportos.
- A autorização de movimentos aéreos durante o período noturno está igualmente condicionada aos níveis de ruído das aeronaves utilizadas, relevando para este efeito os n.º 6 e n.º 7 da Portaria n.º 88/2010, de 09 de setembro.

Casos de força maior

- Os casos de força maior, excluídos da aplicação das restrições de operação, estão definidos no n.º 8 da Portaria n.º 88/2010, de 09 de setembro:
 - a) Aeronaves que efetuem missões de carácter humanitário, de emergência médica ou evacuações;
 - b) Aeronaves que se encontrem em situações urgentes, tendo em conta razões meteorológicas, de manutenção, de falha técnica ou de segurança de voo;
 - c) Movimentos aéreos relativamente aos quais tenha existido uma alteração horária imprevista provocada por uma anormal perturbação no controlo do tráfego aéreo;
 - d) Movimentos realizados até à 01:00 horas locais em voos programados para períodos até às 00:00 horas locais, devido a atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou ao operador;
 - e) Movimentos aéreos de e para aeroportos nacionais que se encontrem atrasados devido a razões meteorológicas;
 - f) Aterragens efetuadas durante o período compreendido entre as 05:00 e as 06:00 horas locais, devido a razões meteorológicas, desde que o horário de chegada tenha sido programado para depois das 06:00 horas.

- Anexos a consultar, disponíveis para *download*:

Decreto-Lei n.º 9/2007

Portaria n.º 831/2007

Portaria n.º 70/2007

Portaria n.º 69/2007

Portaria n.º 56/2007

Decreto-Lei n.º 293/2003

Decreto-Lei n.º 546/1999

- **Aviação e Protecção Ambiental:**



- *"No período 2012-2015 prosseguir-se-á o combate às alterações climáticas, com a promoção de uma economia de baixo carbono e desenvolvendo esforços para a redução das emissões nacionais..."*

Grandes Opções do Plano 2012 – 2015

O avião, o ruído e as emissões de CO2

- O crescente reconhecimento do ambiente como recurso escasso a par do problema das alterações climáticas condiciona hoje de forma positiva o desenvolvimento de projectos associados aos diferentes modos de transporte através da internalização dos

custos associados à implementação de políticas conducentes à sustentabilidade ambiental.

A abordagem desta problemática pelo setor do transporte aéreo tem sido ao longo dos tempos caracterizada por inúmeras iniciativas promovidas no âmbito da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas (CQNUAC), numa perspetiva global, e, pela União Europeia (UE) e Conferência Europeia de Aviação Civil (CEAC) num contexto regional, com o objetivo de assegurar um equilíbrio entre o desenvolvimento do transporte aéreo e a proteção ambiental.

A Organização da Aviação Civil Internacional – OACI

- A OACI, criada pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, é uma Agência especializada das Nações Unidas responsável pelo estabelecimento de normas e práticas internacionais recomendadas (SARPS – Standard and Recommended Practices) que cobrem as áreas técnicas, económica, legal, de cooperação técnica e proteção ambiental.
- No âmbito da proteção ambiental a OACI estabeleceu em 1983 um Comité denominado – Committee for Aviation Environmental Protection (CAEP) para suporte técnico do desenvolvimento de SARPS neste domínio, substituindo os então existentes Comité sobre o ruído das aeronaves e o Comité sobre as emissões gasosas das aeronaves. O CAEP reúne anualmente com o objetivo de avaliar os progressos realizados em matéria de redução do impacto das aeronaves sobre o meio ambiente.

- A Assembleia, órgão soberano onde têm assento os 191 Estados contratantes da Convenção de Chicago, reúne uma vez em cada três anos por convocatória do seu órgão executivo permanente, o Conselho.
- Na última Sessão (37^a) da Assembleia da OACI que decorreu entre 28 de Setembro e 8 de Outubro de 2010, foi reafirmada a liderança da organização na prossecução de políticas e medidas no domínio da aviação e alterações climáticas, tendo sido aprovada a Resolução A37-19 que visa reduzir o impacto das emissões da aviação no clima através de um plano de ação até 2050 para os 191 Estados contratantes da Organização.

A Convenção Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas – CQNUAC

- A Convenção Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (CQNUAC) e o Protocolo de Quioto constituem a letra de compromissos para a redução das emissões de gases que provocam o efeito estufa, considerados, de acordo com a maioria das investigações científicas como causa do aquecimento global. Apesar de reconhecidos os esforços que têm vindo a ser desenvolvidos pela indústria do transporte aéreo em prol de uma boa performance no que diz respeito à sua responsabilidade climática, nomeadamente através da investigação e desenvolvimento de tecnologias de motores menos poluentes e de combustíveis alternativos, o setor da aviação civil internacional não está ainda sujeito a quaisquer compromissos resultantes da CQNUAC, e do Protocolo de Quioto. Tal exclusão derivou da dificuldade na atribuição da responsabilidade às diferentes partes com potencial responsabilidade

pelas emissões, bem como da reconhecida dificuldade técnica em estimar os efeitos das emissões da aviação no ambiente devido às especificidades que lhe estão associadas, tais como, entre outras, a formação de nuvens de condensação e as emissões em altitude.

- **A Europa e as políticas para aviação e proteção ambiental**
- *A Comissão Europeia perspetiva que em 2020, as emissões globais da aviação internacional deverão ser cerca de 70% comparativamente ao verificado em 2005, apesar de uma maior eficiência de combustível de aproximadamente 2% ao ano.*
- O ruído e as emissões com efeito de estufa constituem os principais fatores de impacto da aviação no clima, quer ao nível dos aeroportos e zonas envolventes, quer no plano das alterações climáticas. No que se refere às alterações climáticas, o crescimento das emissões das aeronaves ao ritmo atual poderia comprometer de forma significativa as reduções que têm sido efetuadas por outros sectores de atividade caso não fossem tomadas quaisquer medidas neste domínio. Neste contexto, a Comissão Europeia (CE) desencadeou um processo legislativo visando a cobertura das emissões de CO₂ proveniente das atividades da aviação, através da integração de todos os voos que aterrem ou descolem de um aeroporto na União Europeia no Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE), criado pela Diretiva 2003/87/CE, alterando para tal o referido normativo (ver alterações climáticas).

Entretanto, os trabalhos que têm vindo a ser desenvolvidos pela CE não se esgotam na implementação de medidas de mercado. A criação do Céu Único Europeu, a par da

modernização dos sistemas de gestão de tráfego aéreo e a prossecução do programa “Clean Sky “são alguns exemplos de uma abordagem mais abrangente por parte do setor visando melhorar o seu desempenho ambiental. No que se refere às emissões de óxidos de azoto (NOx) e às questões de ruído, perspectiva-se que a Comissão Europeia venha a apresentar uma proposta legislativa para a cobertura das emissões de NOx e que conclua brevemente a alteração à Diretiva 2002/30/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de março, que estabelece as regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação nos aeroportos comunitários respetivamente.

ANEXO 2

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias



DEPARTAMENTO
DE AERONÁUTICA
E TRANSPORTES

Guião de Entrevista/ Questionário

"A REGULAÇÃO ECONÓMICA E A TOMADA DE DECISÃO NO TRANSPORTE AÉREO: UM ESTUDO EMPÍRICO APLICADO À REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA"

As questões que se seguem, inserem-se num estudo empírico que está a ser realizado no âmbito do Mestrado de Gestão Aeronáutica da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, de Lisboa.

Para isso, é importante a sua opinião sobre as questões apresentadas em seguida.

Os meus sinceros agradecimentos pela sua colaboração;

Maria Eduarda Brazão Reis

Mestranda em Gestão Aeronáutica

Entidade: _____

Nome: _____ Cargo: _____

3) Quais os principais impactos da liberalização da rota LIS - FNC para a R.A.M.?

4) Reflita sobre o processo de tomada de decisão inerente ao modelo regulatório sobre a gestão aeroportuária na R.A.M.? Em que medida(s) melhoraria o atual modelo?

Fim

Obrigada pela sua Colaboração.

Maio/Junho 2015

ANEXO 3

Decreto-Lei n.º 254/ 2012 De 28 de novembro:

Regulação Económica da Concessão

nos documentos judiciais) até à entrada em vigor da Lei n.º 20/2011, de 21 de julho, relativa ao registo civil, devendo depois ser feita em conformidade com o artigo 1.º do decreto real (Apostila nos documentos administrativos).

A República Portuguesa é parte na mesma Convenção, a qual foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 48 450, publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 148, de 24 de junho de 1968, e ratificada a 6 de dezembro de 1968, conforme o Aviso publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 50, de 28 de fevereiro de 1969.

A Convenção entrou em vigor para a República Portuguesa a 4 de fevereiro de 1969, de acordo com o publicado no *Diário do Governo*, 1.ª série, n.º 50, de 28 de fevereiro de 1969.

A emissão de apostilas ou a sua verificação, previstas, respetivamente nos artigos 3.º e 7.º da Convenção, competem ao Procurador-Geral da República, nos termos do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 86/2009, de 3 de abril, podendo tais competências ser delegadas nos Procuradores-Gerais Distritais do Porto, Coimbra e Évora e nos Procuradores-Gerais-Adjuntos colocados junto dos Representantes da República para as Regiões Autónomas, ou em magistrados do Ministério Público que dirijam Procuradorias da República sediadas nessas Regiões, nos termos do n.º 2 do referido artigo 2.º, conforme o despacho n.º 10266/2009, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 75, de 17 de abril de 2009, determinando-se ainda que os Procuradores-Gerais-Adjuntos colocados junto dos Representantes das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores poderão subdelegar nos Procuradores da República Coordenadores das Procuradorias da República sediadas nessas Regiões Autónomas as referidas competências.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 7 de novembro de 2012. — O Diretor, *Miguel de Serpa Soares*.

Aviso n.º 169/2012

Por ordem superior se torna público que a República Portuguesa depositou junto do Secretário-Geral das Nações Unidas, a 1 de outubro de 2012, o seu instrumento de adesão à Convenção para a Redução dos Casos de Apatridia, adotada em Nova Iorque em 30 de agosto de 1961.

Nos termos do n.º 2 do seu artigo 18.º, a Convenção para a Redução dos Casos de Apatridia entra em vigor para a República Portuguesa no dia 30 de dezembro de 2012.

A Convenção para a Redução dos Casos de Apatridia foi aprovada, para adesão, pela Resolução da Assembleia da República n.º 106/2012, de 8 de junho, e ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 133/2012, publicados no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 152, de 7 de agosto de 2012.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 9 de novembro de 2012. — O Diretor, *Miguel de Serpa Soares*.

Aviso n.º 170/2012

Por ordem superior se torna público que a República Portuguesa depositou junto do Secretário-Geral das Nações Unidas, a 1 de outubro de 2012, o seu instrumento de adesão à Convenção Relativa ao Estatuto dos Apátridas, adotada em Nova Iorque em 28 de setembro de 1954, com a seguinte reserva:

«Nos termos do n.º 1 do artigo 38.º da Convenção, a República Portuguesa declara que em todos os ca-

sos em que se confere aos apátridas o tratamento mais favorável concedido aos nacionais de um país estrangeiro, esta cláusula não será interpretada de maneira a compreender o regime concedido aos nacionais do Brasil, aos nacionais dos países da União Europeia ou aos nacionais de outros países com os quais Portugal tenha estabelecido ou possa vir a estabelecer relações de comunidade, designadamente de Estados de língua portuguesa.»

Nos termos do n.º 2 do seu artigo 39.º, a Convenção Relativa ao Estatuto dos Apátridas entra em vigor para a República Portuguesa no dia 30 de dezembro de 2012.

A Convenção Relativa ao Estatuto dos Apátridas foi aprovada, para adesão, pela Resolução da Assembleia da República n.º 107/2012, de 8 de junho, e ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 134/2012, publicados no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 152, de 7 de agosto de 2012.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 9 de novembro de 2012. — O Diretor, *Miguel de Serpa Soares*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Decreto-Lei n.º 254/2012

de 28 de novembro

Pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro, a empresa pública Aeroportos e Navegação Aérea, ANA, E. P., foi transformada em sociedade anónima, com a denominação ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA, S. A.), tendo-lhe sido expressamente atribuída a concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal, nomeadamente, dos aeroportos de Lisboa (Portela), do Porto (Francisco Sá Carneiro), de Faro, de Ponta Delgada (João Paulo II), de Santa Maria, da Horta e das Flores.

Integra também o objeto da concessão atribuída à ANA, S. A., a exploração do Terminal Civil de Beja, logo que se verifique a certificação, pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.), do terminal e das infraestruturas aeronáuticas da Base Aérea n.º 11, necessárias para o efeito.

A regulação relativa à gestão do sector aeroportuário, aplicável aos aeroportos públicos nacionais que são geridos pela ANA, S. A., encontra-se, no entanto, normativamente dispersa por vários diplomas, situação que, atentas elementares razões de política legislativa, designadamente de segurança jurídica, importa minorar com a aprovação do presente decreto-lei.

Acresce que é desejável, a todos os títulos, que tal unificação legislativa ocorra em período precedente à efetivação do propósito de privatização da ANA, S. A., plasmado no Programa do XIX Governo Constitucional.

Nesta linha, o presente decreto-lei preceitua, de modo sistemático, o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário atribuída à ANA, S. A., agregando, paralelamente, todas as taxas devidas nos aeroportos públicos nacionais geridos pela concessionária que, até à data, se encontravam em legislação avulsa.

O presente decreto-lei vem, assim, regular o regime do licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como as respetivas taxas conexas a tais operações.

Adicionalmente, o presente decreto-lei regula um conjunto de taxas cuja aplicação se estende a todos os aeroportos e aeródromos situados em território português, os quais abrangem quer os aeroportos e aeródromos públicos nacionais quer os aeroportos e aeródromos públicos regionais. Concretamente, é regulada a taxa de segurança devida pelos passageiros embarcados e estabelece-se as condições de aplicação do regime jurídico contido no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida. De igual modo, o presente decreto-lei estabelece os princípios e regras comuns aplicáveis às taxas que se encontram sujeitas a regulação económica, mantendo-se, por esta via, a Diretiva n.º 2009/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, relativa às taxas aeroportuárias, transposta no ordenamento jurídico nacional.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal, atribuída à ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA, S. A.)

2 — O presente decreto-lei disciplina o regime jurídico do licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como das taxas conexas a estas operações.

3 — O presente decreto-lei procede, também, à regulação da taxa de segurança devida por cada passageiro embarcado nos aeroportos e aeródromos, situados em território português, constantes de lista publicada por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

4 — O presente decreto-lei estabelece, ainda, as condições de aplicação do regime jurídico contido no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida, no que respeita a voos com partida ou destino nos aeroportos e aeródromos situados em território português.

5 — O presente decreto-lei define, por fim, as regras e os princípios comuns aplicáveis às taxas sujeitas a regulação económica, e fixa os indicadores de qualidade de serviço a observar nos aeroportos e aeródromos situados em território português.

Artigo 2.º

Definições

Para os efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Atividades comerciais» as atividades acessórias de natureza comercial que a ANA, S. A., desenvolva nos aeroportos abrangidos pela concessão, ou em outras áreas

alocadas à concessão, tais como a construção, a gestão ou a exploração, direta ou indireta, de espaços comerciais, de escritórios, de serviços de publicidade, de parques de estacionamento automóvel, de aluguer de automóveis, de plataformas logísticas, de centros de conferências, de hotéis, de restaurantes, de cafetarias e similares e de exploração imobiliária;

b) «Atividades e serviços aeroportuários» as atividades e serviços de apoio à aviação civil que a ANA, S. A., presta, a título principal, aos utentes e aos utilizadores das infraestruturas aeroportuárias;

c) «Aeródromo» a área definida em terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamentos, destinada a ser usada no todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves, e que não seja um aeroporto;

d) «Aeroporto» o aeródromo que dispõe de forma permanente de instalações, equipamentos e serviços adequados ao tráfego aéreo comercial internacional;

e) «Agentes de assistência em escala» os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores de assistência em escala em regime de auto assistência;

f) «Áreas de manutenção» as áreas de movimento onde se processam operações de manutenção de aeronaves;

g) «Áreas de tráfego» as áreas de movimento onde se processam operações de assistência às aeronaves, como sejam o respetivo descarregamento e carregamento, embarque ou desembarque de passageiros e outras inerentes a estas;

h) «Autoridade reguladora» o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.);

i) «Bagagens» os objetos de uso ou consumo pessoal dos passageiros e tripulantes, ainda que não acompanhados;

j) «Carga aérea» os bens transportados a bordo das aeronaves, com exceção do equipamento necessário à realização do voo, dos aprovisionamentos, do correio e das bagagens;

k) «Concedente» o Estado Português;

l) «Concessão» a concessão de serviço público aeroportuário atribuída à ANA, S. A., pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro;

m) «Concessionária» a ANA, S. A.;

n) «Contrato de concessão» o contrato de concessão de serviço público aeroportuário a celebrar entre o Estado Português e a ANA, S. A.;

o) «Entidade gestora aeroportuária» entidade legalmente responsável pela administração e pela gestão e ou exploração das infraestruturas aeroportuárias, pela coordenação e controle das atividades dos vários operadores presentes no aeroporto ou em outro aeródromo ou na rede aeroportuária e, em concreto, para proceder aos licenciamentos previstos no presente decreto-lei;

p) «Escala técnica» a utilização de um aeroporto ou aeródromo por uma aeronave para fins que não sejam o embarque ou desembarque de passageiros, carga ou correio;

q) «Infraestruturas aeroportuárias» o conjunto de terrenos, de construções, de instalações, de equipamentos e de edifícios ou de parte de edifícios utilizados para as atividades e serviços aeroportuários e, acessoriamente, para as atividades comerciais;

r) «Parâmetros sectoriais de serviço público» os parâmetros de serviço público específicos e aplicáveis a cada um dos aeroportos constantes de anexo ao contrato de concessão;

s) «Passageiro» qualquer pessoa transportada ou a transportar numa aeronave com o consentimento do transportador, estando excluídos os membros da tripulação;

t) «Passageiros em transferência» os passageiros que chegam, ao aeroporto ou aeródromo, numa aeronave com um determinado número de voo, e partem, num lapso de tempo determinado não superior a 18 horas, ou, no caso dos aeroportos da Região Autónoma dos Açores, num lapso de tempo determinado não superior a 24 horas, nessa mesma aeronave ou noutra, mas com diferente número de voo, ou noutra aeronave com o mesmo número de voo, salvo se a mudança de aeronave for devida a problemas técnicos e cujo destino não seja o aeroporto de origem;

u) «Passageiros em trânsito direto» os passageiros que, após uma breve escala num determinado aeroporto ou aeródromo, continuam a sua viagem na mesma aeronave com o mesmo número de voo daquele em que chegaram, ou ainda noutra aeronave com o mesmo número de voo, após mudança devida a problemas técnicos;

v) «Prestador de serviços de assistência em escala» a entidade, licenciada para o efeito nos termos da lei, que preste a terceiros uma ou mais categorias de serviços ou modalidades de assistência em escala;

w) «Representantes ou associações dos utilizadores» as associações, legalmente constituídas, de utilizadores cujos associados, no seu conjunto, demonstrem representar, pelo menos 25 % do tráfego anual movimentado ou assistido no aeroporto, sem prejuízo do disposto nos contratos de concessão ou em outros títulos de licenciamento; se as atividades e serviços prestados no âmbito da assistência em escala estiverem sujeitos a regulação económica, os agentes de assistência em escala podem constituir associações nos mesmos termos do que os utilizadores; neste caso, é igualmente uma associação de utilizadores, o comité de utilizadores do aeroporto, constituído nos termos do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 208/2004, de 19 de agosto, e 216/2009, de 4 de setembro;

x) «Unidade de tráfego» a unidade de referência da atividade aeroportuária que indiferenciadamente pode significar um passageiro embarcado ou um passageiro desembarcado, excluindo-se os passageiros em trânsito direto, ou 100 kg de carga embarcada ou 100 kg de carga desembarcada;

y) «Utentes» os passageiros e outras pessoas que utilizam as infraestruturas aeroportuárias;

z) «Utilizadores» os operadores aéreos e os agentes de assistência em escala; as referências aos utilizadores no capítulo VI apenas abrangem os agentes de assistência em escala se as respetivas atividades e serviços prestados estiverem sujeitos a regulação económica.

Artigo 3.º

Redes aeroportuárias

1 — Os aeroportos ou aeródromos, situados em território português, abertos ao tráfego comercial podem ser geridos isoladamente ou podem fazer parte de uma rede aeroportuária gerida por uma entidade gestora aeroportuária, ou, em alternativa, por duas ou mais entidades gestoras aeroportuárias se estiverem numa relação de domínio total entre si.

2 — O conjunto dos aeroportos cuja gestão, exploração e desenvolvimento se encontram cometidos à ANA, S. A., constitui uma rede aeroportuária para efeitos do disposto no presente decreto-lei e no contrato de concessão.

3 — Os termos da utilização da Infraestrutura Aeroportuária da Base Aérea n.º 11, em Beja, por aeronaves civis, para apoio ao Terminal Civil de Beja, são os definidos nos protocolos celebrados e a celebrar, entre as entidades competentes.

Artigo 4.º

Princípios de constituição de uma rede aeroportuária

1 — A rede aeroportuária baseia-se em princípios de estabilidade e solidariedade na sua constituição, exploração e desenvolvimento.

2 — As redes aeroportuárias são constituídas ou alteradas por ato do Governo, tendo em conta o disposto nos números seguintes.

3 — Se estiverem em causa, por razões de interesse público, modificações na composição de uma rede aeroportuária, o INAC, I. P., deve estabelecer previamente as regras e os parâmetros dessa modificação a aplicar no quadro do presente decreto-lei, devendo ser definidos pelo Governo os procedimentos de avaliação necessários à viabilidade dessa modificação.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, devem ser tidos em conta os resultados de uma análise custo-benefício a efetuar e, quanto aos aeroportos ou aeródromos na origem de uma modificação dessa rede, outros elementos relevantes, designadamente:

- a) O seu custo de reposição amortizado;
- b) As insuficiências ou excessos de proveitos regulados transferidos de e para a rede aeroportuária;
- c) O valor intangível do negócio criado, designadamente atendendo à respetiva marca, portfólio de fornecedores e de clientes criados;
- d) O financiamento e as condições económicas de exploração dos aeroportos das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, enquanto regiões ultraperiféricas da União Europeia, para as quais o transporte aéreo tem especial importância.

CAPÍTULO II

Concessão de serviço público aeroportuário

Artigo 5.º

Âmbito da concessão

1 — A ANA, S. A., detém, em regime de exclusivo, a concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos aeroportos de Lisboa (Portela), do Porto (Francisco Sá Carneiro), de Faro, de Ponta Delgada (João Paulo II), de Santa Maria, da Horta e das Flores e do Terminal Civil de Beja até ao termo do prazo fixado no contrato de concessão.

2 — A concessão atribuída à ANA, S. A., tem por objeto a prestação de atividades e serviços aeroportuários nos aeroportos indicados no número anterior, assim como a prestação das atividades de conceção, de projeto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desativação e de encerramento de aeroportos, nos termos do contrato de concessão.

3 — O objeto da concessão compreende ainda as atividades comerciais que possam ser desenvolvidas nos aeroportos ou noutras áreas afetas à concessão.

4 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a concessionária não pode desenvolver quaisquer atividades, nem prestar quaisquer serviços, que não constituam ativi-

dades e serviços aeroportuários ou atividades comerciais, sem a prévia autorização do concedente.

5 — A concessionária pode, acessoriamente, prestar serviços de consultoria técnica ou outros serviços conexos no âmbito do sector dos transportes ou das infraestruturas aeroportuárias.

Artigo 6.º

Serviço público aeroportuário

1 — A concessionária deve desempenhar as atividades e serviços concessionados, de forma regular, contínua e eficiente, adotando para o efeito os parâmetros sectoriais de serviço público e os padrões de qualidade, de disponibilidade e de segurança exigíveis por lei, pelos regulamentos aplicáveis e pelo contrato de concessão, para cada aeroporto.

2 — A concessionária obriga-se a dotar cada aeroporto dos parâmetros sectoriais de serviço público, constantes do contrato de concessão.

3 — A concessionária observa o princípio da não discriminação no tratamento dos utentes e dos utilizadores dos aeroportos.

4 — A concessionária pode recusar a utilização das infraestruturas aeroportuárias, nos seguintes casos:

a) Às pessoas ou entidades que não preencham as condições legais e regulamentares fixadas para esse efeito;

b) Aos utilizadores e aos utentes adicionais em caso de incapacidade das infraestruturas aeroportuárias disponíveis para suportarem a prestação de serviços.

5 — O exercício da atividade e serviço concessionados, de modo regular, continuado e eficiente, é considerado de relevante interesse público para quaisquer entidades públicas ou privadas, o que implica, designadamente, o exercício continuado das atividades e serviços aeroportuários.

6 — O concedente pode impor à concessionária a realização de determinadas obrigações de serviço público adicionais ou a dotação de qualquer dos aeroportos concessionados com parâmetros sectoriais de serviço público diversos daqueles que estejam estabelecidos no contrato de concessão, sem prejuízo do direito à reposição do equilíbrio financeiro nos termos previstos no referido contrato.

Artigo 7.º

Poderes e prerrogativas de autoridade da concessionária

1 — Sem prejuízo do que se encontre previsto na lei e do que resulte do contrato de concessão, a concessionária detém os poderes e as prerrogativas do concedente quanto:

a) Ao licenciamento da ocupação e do exercício de atividades e serviços em bens do domínio público aeroportuário incluídos no âmbito da concessão, bem como no que concerne à prática de todos os atos respeitantes à execução, à modificação e à extinção de licenças;

b) À fixação das contrapartidas devidas pela ocupação e pelo exercício de atividades e serviços em bens do domínio público aeroportuário incluídos no âmbito da concessão;

c) À cobrança coerciva das contrapartidas devidas, sendo os créditos correspondentes equiparados, para todos os efeitos legais, aos créditos do Estado e constituindo título executivo as respetivas faturas, certidões de dívidas ou documentos equivalentes;

d) À expropriação por utilidade pública, na qualidade de entidade expropriante, de todos os bens imóveis e dos direitos a eles relativos que se mostrem necessários à prossecução do serviço público concessionado, sem prejuízo do exercício, nos termos do Código das Expropriações, das competências próprias do membro do Governo competente, ou das competências da Região Autónoma dos Açores, estatutariamente consagradas;

e) Ao exercício, de acordo com a legislação aplicável, dos poderes decorrentes da constituição e da imposição nas áreas próximas aos aeroportos, de zonas de proteção e outras restrições de utilidade pública da ocupação e da utilização dos solos, nomeadamente de medidas preventivas;

f) À implantação de traçados, ocupação de terrenos e constituição de servidões, designadamente de passagem e servidões aéreas, bem como ao aproveitamento de bens públicos que se revelem indispensáveis à realização de obras necessárias à concessão, de acordo com a legislação em vigor;

g) À elaboração e aplicação de normas regulamentares no âmbito da atividade concessionada, designadamente em matéria de segurança, ambiente e acesso e utilização dos serviços englobados nas atividades e serviços aeroportuários;

h) À execução coerciva das suas decisões de autoridade.

2 — A expropriação de bens e direitos necessários ao exercício das atividades concessionadas prevista na alínea d) do número anterior é de utilidade pública e tem caráter urgente.

3 — São, igualmente, de utilidade pública a constituição de todas as servidões e áreas de proteção e demais medidas de restrição da ocupação e uso dos solos, previstas nas alíneas e) e f) do n.º 1.

Artigo 8.º

Utilização e acesso às Salas VIP dos aeroportos públicos nacionais

1 — Compete ao Protocolo do Estado propor ao membro do Governo responsável pela área dos negócios estrangeiros a definição, por despacho, das modalidades de utilização das Salas VIP dos aeroportos públicos nacionais por entidades nacionais e estrangeiras.

2 — A concessionária é responsável pela manutenção e conservação das Salas VIP dos aeroportos públicos nacionais, de modo a assegurar o gozo pleno dos espaços para o fim a que os mesmos se destinam.

3 — Não são devidas quaisquer taxas pela manutenção e conservação das Salas VIP dos aeroportos públicos nacionais, bem como pela utilização destes espaços, nos termos das regras do Protocolo do Estado.

Artigo 9.º

Regime da concessão de serviço público

O regime geral da concessão de serviço público atribuída à ANA, S. A., tal como regulado pelo presente decreto-lei, não prejudica a aplicação do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro.

CAPÍTULO III

Do licenciamento e das taxas devidas pelo uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e pelo exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais.

SECÇÃO I

Do licenciamento

Artigo 10.º

Âmbito objetivo do licenciamento

1 — Sem prejuízo das normas aplicáveis à utilização do domínio público aeroportuário, a ocupação de terrenos, edificações ou outras instalações e o exercício de qualquer atividade e serviço na área dos aeroportos e aeródromos públicos nacionais carecem de licença das entidades gestoras aeroportuárias a quem estiver cometida a sua gestão e ou exploração.

2 — O licenciamento das atividades de assistência em escala é objeto de legislação própria.

Artigo 11.º

Procedimentos de seleção

1 — As licenças são outorgadas mediante procedimentos de seleção concorrenciais, visando a escolha das propostas que se revelem mais adequadas, em cada caso, ao interesse público e à operacionalidade da exploração aeroportuária.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se procedimentos de seleção concorrenciais os seguintes:

- a) Concurso público;
- b) Concurso limitado com prévia qualificação;
- c) Procedimento por negociação;
- d) Ajuste direto com consulta a mais de uma entidade.

3 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, são outorgadas por ajuste direto com dispensa de consulta as licenças referentes à ocupação e ou utilização de:

a) Terrenos, instalações e locais destinados ao exercício de atividades direta e imediatamente relacionadas com o apoio à partida e chegada de aeronaves, bem como ao embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga ou correio;

b) Terrenos e instalações destinados ao exercício das atividades de assistência em escala, em particular as de abastecimento de combustíveis e lubrificantes, de aprovisionamento, reparação e manutenção de aeronaves e outras de idêntica natureza;

c) Terrenos e instalações destinados a serviços públicos;

d) Terrenos e instalações destinados a entidades que exerçam atividades de interesse público;

e) Locais destinados a atividade publicitária e atividades similares.

4 — As entidades gestoras aeroportuárias podem ainda, fundamentadamente, outorgar licenças por ajuste direto, com ou sem consulta a mais de uma entidade, quando:

a) Tendo havido um procedimento concursal prévio utilizado para o mesmo fim, este tenha ficado deserto, nenhuma candidatura tenha sido admitida ou todas as pro-

postas apresentadas tenham sido consideradas inaceitáveis e desde que as condições iniciais de seleção e outorga não sejam substancialmente alteradas;

b) A licença deva ser atribuída a uma determinada entidade por motivos de especificidade técnica, de proteção de direitos exclusivos ou de propriedade intelectual ou ainda quando, na medida do estritamente necessário e por razões de urgência imperiosa, resultante de acontecimentos imprevisíveis para a entidade gestora aeroportuária e que não lhe sejam imputáveis, não possam ser observados os prazos previstos para outros procedimentos de seleção;

c) Os terrenos, instalações ou locais a licenciar se destinem a atividades que sejam complementares, extensões ou ampliações de outra ou outras atividades realizadas pelo mesmo titular e já objeto de licenciamento anterior ou se mostre inconveniente, por motivos de exploração comercial, de segurança ou de operacionalidade do aeroporto ou aeródromo, a existência em simultâneo de várias entidades licenciadas para o mesmo fim;

d) Se trate de licenciamento de locais destinados à instalação de máquinas automáticas e equipamentos similares;

e) Se trate de licenciamento de locais ou espaços de área igual ou inferior a 50 m², independentemente do fim a que se destinem.

5 — Os procedimentos de seleção referidos no presente artigo regem-se pelo estabelecido pela entidade gestora aeroportuária no procedimento de seleção aplicado, e supletivamente, em tudo o que não esteja especialmente regulado, pelo disposto no Código dos Contratos Públicos, com as devidas adaptações.

Artigo 12.º

Condições de admissão, regras procedimentais e critérios de seleção

1 — Para efeitos do disposto no n.º 5 do artigo 11.º, compete à entidade gestora aeroportuária a fixação e a comunicação ou publicação atempada e adequada do procedimento de seleção adotado para o licenciamento de ocupação e de exercício de atividades na área dos aeroportos e aeródromos, e das respetivas condições de admissão e regras processuais e dos critérios de seleção aplicáveis.

2 — Os fatores que intervêm na atribuição das licenças são fixados no programa do concurso, no anúncio, no convite ou em instrumento equivalente, consoante o procedimento adotado.

3 — Nos casos em que o licenciamento se processe por procedimento concursal, as respetivas condições de admissão, regras processuais e critérios de seleção devem constar do aviso de lançamento do concurso, a publicar num jornal diário de circulação nacional.

Artigo 13.º

Conteúdo das licenças

Os títulos das licenças devem mencionar, nomeadamente:

- a) A identidade do titular;
- b) Os terrenos, edificações e outras instalações que forem objeto do licenciamento;
- c) O fim ou atividade a que se destina a licença;
- d) O tipo e o montante das taxas a pagar pelo licenciamento;
- e) O prazo;

f) Quaisquer outras condições particulares do licenciamento, designadamente as relativas a eventuais compensações resultantes da reversão para a entidade gestora aeroportuária de construções e equipamentos inseparáveis dos terrenos, edificações e instalações objeto do licenciamento.

Artigo 14.º

Prazo das licenças

1 — As licenças são outorgadas por prazo certo até ao limite de cinco anos, podendo ser sucessivamente prorrogadas por períodos inferiores ou superiores àquele limite, consoante os casos, desde que a prorrogação seja requerida pelos respetivos titulares com a antecedência mínima de 90 dias relativamente ao termo do período em vigor da mesma.

2 — As licenças não podem ter um prazo global de vigência superior a 20 anos, salvo quando, durante esse período, envolvam a realização de investimentos significativos pelos seus titulares nos termos previstos no número seguinte, circunstância em que é aplicável o disposto no n.º 4.

3 — As licenças que envolvam a realização de investimentos significativos pelos seus titulares na implantação de construções, instalações ou equipamentos necessários às atividades licenciadas ou no exercício de atividades de especial complexidade, cuja amortização exija um prazo superior a 5 anos, podem ser outorgadas por um prazo inicial até 40 anos.

4 — As licenças referidas no número anterior podem ser sucessivamente prorrogadas, por um ou mais períodos, não podendo aquele prazo e respetivas prorrogações exceder, em qualquer caso, o período da concessão.

5 — As prorrogações das licenças referidas no presente artigo dependem sempre de autorização expressa da entidade gestora aeroportuária.

Artigo 15.º

Regime das atividades e serviços licenciados

1 — As atividades e serviços licenciados devem ser exercidos de modo continuado e sem outras interrupções que não as resultantes da respetiva natureza e função, de caso fortuito ou de força maior.

2 — Os titulares de licenças não podem prevalecer-se do conteúdo ou prazo de vigência destas, em prejuízo das leis e regulamentos em vigor ou das determinações dos órgãos de polícia, regulação e fiscalização das atividades exercidas nos aeroportos e aeródromos, no exercício das competências que lhes estão atribuídas por lei.

Artigo 16.º

Execução de obras ou trabalhos

1 — Os titulares de licenças podem construir, reconstruir, demolir, ampliar, alterar, modificar ou remodelar os terrenos, construções e instalações objeto das mesmas desde que previamente autorizados por escrito pelas entidades gestoras aeroportuárias, sem prejuízo de outros requisitos e do regime fixados por lei ou regulamento, bem como da intervenção de outras autoridades ou entidades no âmbito da legislação específica aplicável ao tipo e natureza da obra ou trabalho a realizar.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, os titulares das licenças devem instruir o requerimento para autorização das obras ou trabalhos com peças escritas e dese-

nhadas e demais elementos que sejam entretanto indicados pelas entidades gestoras aeroportuárias como necessários.

3 — A autorização ou aprovação das obras ou trabalhos pode ser condicionada à introdução das alterações, devidamente fundamentadas, que sejam entendidas necessárias por razões de exploração ou segurança aeroportuárias.

4 — Sem prejuízo dos eventuais poderes de fiscalização e vistoria legalmente atribuídos a outras entidades, compete às entidades gestoras aeroportuárias fiscalizar a conformidade da execução da obra ou trabalhos autorizados com o respetivo projeto final.

Artigo 17.º

Responsabilidade dos titulares das licenças

1 — Os titulares das licenças são responsáveis pela manutenção, reparação, conservação e segurança dos terrenos, construções e instalações licenciados e dos demais bens que lhes forem confiados pelas entidades gestoras aeroportuárias, bem como por todos os danos e modificações causados nos mesmos que não possam imputar-se ao desgaste provocado pelo seu uso normal.

2 — Os titulares das licenças respondem, independentemente de culpa, igualmente perante as entidades gestoras aeroportuárias pelos atos e omissões do seu pessoal, ocorridos no exercício das respetivas funções, que causem dano aos aeroportos e aeródromos às suas instalações, ao seu funcionamento ou a terceiros.

3 — Os titulares das licenças devem dar conhecimento escrito imediato às entidades gestoras aeroportuárias de todos os factos ou atos de terceiros que constituam uma ameaça ou violação dos seus direitos.

Artigo 18.º

Fiscalização

1 — Os locais e instalações licenciados e os demais bens confiados aos titulares das licenças, bem como o exercício da sua própria atividade, estão sujeitos à vistoria e fiscalização das entidades gestoras aeroportuárias, às quais não pode ser negado o acesso e a colaboração necessários para o efeito.

2 — Os titulares das licenças, o respetivo pessoal, instalações e meios utilizados estão sujeitos, em especial, à fiscalização dos serviços alfandegários, policiais e de segurança com jurisdição na área dos aeroportos e aeródromos.

3 — Os titulares das licenças e o respetivo pessoal estão ainda sujeitos, na área dos aeroportos e aeródromos, a todas as regras, controlos de identidade e demais procedimentos de segurança determinados pelas entidades legalmente competentes.

Artigo 19.º

Transmissão e oneração das licenças

1 — Os direitos e deveres cometidos aos titulares das licenças, bem como as construções e edificações que estes tenham suportado ou custeado, podem ser objeto de transmissão, sob qualquer forma, desde que previamente autorizada por escrito pelas entidades gestoras aeroportuárias, após verificação da existência dos requisitos de capacidade e idoneidade do respetivo transmissário.

2 — As entidades gestoras aeroportuárias podem revogar as licenças, detidas por pessoas singulares, objeto de transmissão por morte se a herança permanecer indivisa

por mais de 120 dias ou se, no prazo de 30 dias a contar do conhecimento da pessoa do sucessor, este não demonstrar reunir os requisitos de capacidade e idoneidade que serviram de base à outorgada licença.

3 — Os direitos e deveres emergentes das licenças, bem como as construções e edificações efetuadas pelos seus titulares, podem ser objeto de garantia real, arresto, penhora ou qualquer outra providência semelhante desde que previamente autorizada por escrito pelas entidades gestoras aeroportuárias, após verificação da existência dos requisitos de capacidade e idoneidade do respetivo beneficiário.

4 — A autorização das entidades gestoras aeroportuárias para a transmissão ou oneração dos direitos, construções ou edificações referidos nos n.ºs 1 e 3 pode ser emitida logo no próprio título de licença, a favor de terceiros que sustentem ou garantam, mediante adequados recursos e instrumentos económico-financeiros ou bancários, a realização das construções, edificações ou da própria atividade a prosseguir pelo titular da licença.

5 — A violação do disposto no presente artigo determina a nulidade do ato de transmissão, substituição ou constituição de hipoteca ou de qualquer outra garantia real ou de oneração de bens ou direitos, sem prejuízo das outras sanções que ao caso couberem.

Artigo 20.º

Revogação das licenças

1 — As licenças podem ser revogadas em qualquer momento, no todo ou em parte, por incumprimento pelos seus titulares de qualquer das obrigações nelas previstas, bem como com fundamento no interesse público da exploração ou segurança aeroportuária.

2 — Na revogação das licenças por incumprimento, as construções, instalações, bem como os bens confiados aos titulares das licenças, reverteram gratuitamente para as entidades gestoras aeroportuárias, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

3 — Nos casos de revogação com fundamento no interesse público da exploração ou segurança aeroportuária, os titulares das licenças são indemnizados pelo montante das despesas que ainda não estejam amortizadas e que representem investimento em bens inseparáveis dos terrenos, construções ou instalações, licenciados e ocupados, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei ou na licença.

4 — A prorrogação do prazo das licenças faz cessar o dever de indemnização referido no número anterior relativamente a todos os investimentos realizados durante o período terminado, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

Artigo 21.º

Alteração da área de licenciamento

1 — Sempre que o interesse público da exploração ou da segurança aeroportuária o exija, pode ser determinada a redução da área dos terrenos e instalações objeto de licenciamento ou a mudança da sua localização, caso em que os respetivos titulares podem, no prazo de 15 dias contados da comunicação da entidade gestora aeroportuária, renunciar aos seus direitos ou continuar a exercê-los mediante a nova taxa a que eventualmente haja lugar.

2 — Em qualquer dos casos referidos no número anterior, os titulares das licenças têm direito a ser indemnizados nos termos do n.º 3 do artigo anterior.

Artigo 22.º

Suspensão das licenças

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º, no caso de não cumprimento de qualquer das condições das licenças por parte dos seus titulares, as entidades gestoras aeroportuárias podem determinar a suspensão, no todo ou em parte, das mesmas.

2 — As licenças podem ainda ser suspensas, no todo ou em parte, pelas entidades gestoras aeroportuárias, na sequência de requerimento devidamente fundamentado apresentado pelos titulares das licenças e desde que se entenda ser essa a medida mais conveniente ou adequada ao interesse económico, financeiro, comercial e operacional da exploração aeroportuária.

3 — Da decisão de suspensão devem constar, entre outros elementos, os respetivos fundamentos, o prazo, bem como as eventuais garantias financeiras ou outras condições que se entenda adequado aplicar ao caso.

4 — A licença cessa os seus efeitos, sem direito a qualquer indemnização do respetivo titular, uma vez verificada a impossibilidade técnica, financeira ou económica do titular em prosseguir com a atividade licenciada ou ainda no caso de desinteresse do titular no seu reinício, sendo neste caso aplicável o disposto no n.º 2 do artigo 20.º

5 — A licença pode ainda cessar os seus efeitos se as entidades gestoras aeroportuárias o entenderem mais adequado aos interesses da exploração aeroportuária, sendo neste caso aplicável o disposto no n.º 3 do artigo 20.º

Artigo 23.º

Reversão dos bens afetos às licenças

1 — Decorrido o prazo das licenças, as entidades gestoras aeroportuárias entram na titularidade imediata de todos os bens insuscetíveis de serem separados das instalações e terrenos ocupados, sem prejuízo da obrigação de os titulares das licenças caducadas mandarem repor estes no estado em que se encontravam quando os receberam, sem quaisquer custos para as entidades gestoras aeroportuárias.

2 — Salvo menção expressa em contrário, feita nos termos da alínea f) do artigo 13.º, a reversão prevista no número anterior será gratuita.

SECÇÃO II

Das taxas

Artigo 24.º

Âmbito e isenções das taxas

1 — Pela ocupação dos terrenos, edificações ou outras instalações, bem como pelo exercício de qualquer atividade e serviço na área dos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, e ainda pela utilização dos respetivos serviços e equipamentos, são devidas taxas.

2 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, no conjunto dos aeroportos que constitui a rede aeroportuária nos termos do n.º 2 do artigo 3.º, não são exigíveis as taxas previstas no número anterior às Forças Armadas e forças e serviços de segurança e de fronteira, bem como à Autori-

dade Nacional de Proteção Civil e Corpos de Bombeiros em missões de segurança interna e proteção civil, quando no exercício de competências ou funções legais e em relação às áreas mínimas e meios de transporte oficiais ou de serviço necessários para o exercício das suas atribuições públicas, nem à Empresa de Meios Aéreos, S. A., aquando da disponibilização dos meios aéreos necessários à prossecução das missões públicas atribuídas ao Ministério da Administração Interna.

3 — Pela ampliação das áreas mínimas necessárias e pela prestação de qualquer outro serviço não compreendido no número anterior, podem ser cobradas taxas às entidades aí indicadas.

SUBSECÇÃO I

Classificação e tipologia das taxas

Artigo 25.º

Classificação

Atendendo à natureza dos serviços e atividades desenvolvidos, as taxas a cobrar nos termos do n.º 1 do artigo anterior agrupam-se em taxas de tráfego, de terminal, de assistência em escala, de ocupação e outras taxas de natureza comercial.

DIVISÃO I

Taxas de tráfego

Artigo 26.º

Taxa de aterragem e descolagem

1 — A taxa de aterragem e descolagem constitui a contrapartida da utilização das ajudas visuais à aterragem e descolagem, bem como da utilização das infraestruturas inerentes à circulação de aeronaves no solo após a aterragem e para efeitos de descolagem.

2 — É devida a taxa de aterragem e descolagem por cada operação de aterragem e descolagem, que é calculada por unidade de tonelagem métrica da massa máxima à descolagem indicada no certificado de navegabilidade de cada aeronave, ou em documento para o efeito considerado equivalente, podendo, ainda, variar, sem prejuízo da fixação de valores mínimos por operação:

a) Em função do período de utilização ou do coeficiente de ocupação da aeronave, por forma a contribuir para a otimização do uso da infraestrutura;

b) Por razões de proteção ambiental;

c) Para os voos locais de experiência, de ensaio de material, de instrução, de treino ou de exame;

d) Para os voos em situação de escala técnica;

e) Para outros voos não comerciais.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, a massa máxima à descolagem de cada aeronave deve ser arredondada, por excesso, para a tonelada, correspondendo 1 libra a 0,4536 kg.

4 — Estão isentas de pagamento de taxa de aterragem e descolagem:

a) As operações efetuadas em serviço exclusivo de transporte de chefes de Estado ou de Governo, bem como de ministros, em deslocação oficial, sempre que, em qualquer destes casos, seja indicado no plano de voo o respetivo esta-

tuto, bem como as operações que se encontrem ao abrigo de acordos de reciprocidade de tratamento, após confirmação pelos serviços do Ministério dos Negócios Estrangeiros ao abrigo das suas competências na matéria;

b) As operações efetuadas por aeronaves militares ou outras, em missão oficial militar não remunerada ou ao abrigo de acordos especiais que vinculem o Estado Português, após confirmação pelos serviços do Ministério dos Negócios Estrangeiros ou do Ministério de Defesa Nacional, consoante o caso, ao abrigo das respetivas competências;

c) As operações de busca e salvamento, de resgate, de emergência médica, de segurança interna, de proteção civil, e missões humanitárias, mediante apresentação de documento comprovativo da missão em causa, o qual pode, no entanto, ser apresentado, nas situações de emergência declarada, até 24 horas após a realização do voo;

d) As aeronaves que efetuem aterragens por motivos de retorno forçado justificado por deficiências técnicas das mesmas, por razões meteorológicas ou por outras razões de força maior, devidamente comprovadas, quando não tenham utilizado outro aeroporto ou aeródromo.

5 — As aeronaves que realizem voos locais de experiência, de ensaio de material, de instrução, de treino ou de exame beneficiam de uma redução de taxa de, pelo menos, 50 %.

6 — Os voos referidos no número anterior que sejam realizados em aeroportos coordenados, em períodos de congestionamento de tráfego, declarados pela entidade gestora aeroportuária, após prévia aprovação do INAC, I. P., podem não beneficiar de qualquer redução.

7 — As entidades gestoras aeroportuárias podem exigir prova das condições justificativas do direito às reduções e isenções referidas no presente artigo.

Artigo 27.º

Taxa de estacionamento

1 — É devida a taxa de estacionamento pelo estacionamento de cada aeronave, podendo ser definida por períodos de tempo, em função da massa referida no n.º 2 do artigo anterior, ou da área ocupada pela mesma, bem como de acordo com a área de localização do estacionamento, designadamente em Área de Tráfego, de Manutenção ou outras, e do tipo de equipamentos utilizados, tais como equipamentos de GPS e pontes telescópicas.

2 — Podem não ser sujeitos a taxa de estacionamento os períodos de tempo imediatamente posteriores à aterragem e anteriores à descolagem, definidos pela entidade gestora aeroportuária.

3 — As aeronaves estacionam nos locais designados pelas entidades gestoras aeroportuárias, ficando a sua remoção para esses locais a cargo dos seus proprietários, representantes ou respetivos utilizadores.

4 — À taxa prevista no presente artigo acresce uma sobretaxa por cada período ou fração de 15 minutos, cuja contagem se inicia 10 minutos após a hora marcada para a remoção da aeronave pelo serviço de operações aeroportuárias, devendo a ordem de remoção ser dada com uma antecedência não inferior a 20 minutos.

5 — A taxa de estacionamento não confere o direito à prestação de qualquer serviço adicional, nem constitui as entidades gestoras aeroportuárias em qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves estacionadas.

6 — As operações mencionadas nas alíneas a), b) e c) do n.º 4 do artigo anterior ficam isentas do pagamento da taxa de estacionamento até ao máximo de 48 horas após a aterragem da aeronave desde que o aeroporto ou aeródromo não seja a sua base.

7 — As entidades gestoras aeroportuárias podem exigir prova das condições justificativas do direito às reduções e isenções referidas no presente artigo.

Artigo 28.º

Taxa de abrigo

1 — É devida a taxa de abrigo pelo estacionamento de cada aeronave em locais abrigados, em função da massa referida no n.º 2 do artigo 26.º, por períodos de tempo definidos pela entidade gestora aeroportuária.

2 — A taxa de abrigo apenas confere direito à iluminação necessária às operações de entrada e saída no abrigo, devendo qualquer outra iluminação suplementar ser fornecida mediante preço a fixar pela entidade gestora aeroportuária.

3 — A taxa prevista no presente artigo não confere o direito à prestação de qualquer serviço adicional, nem constitui as entidades gestoras aeroportuárias em qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves.

Artigo 29.º

Taxa de serviço a passageiros

1 — É devida a taxa de serviço a passageiros pelo serviço prestado a cada passageiro embarcado em voo comercial ou não comercial, podendo ser diferenciada em função dos critérios do destino do passageiro, do serviço prestado e do tipo de infraestrutura utilizada para o efeito, critérios esses aplicáveis de forma alternativa ou cumulativa.

2 — A taxa de serviço a passageiros é cobrada nos voos comerciais ao transportador, que a pode repercutir nos passageiros, e nos voos não comerciais ao operador da aeronave.

3 — Estão isentos do pagamento da taxa de serviço a passageiros:

- a) As crianças com menos de 2 anos;
- b) Os passageiros em trânsito direto;
- c) Os passageiros em transferência nos aeroportos de Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores, que tenham como destino final uma das restantes ilhas do Arquipélago dos Açores;
- d) Os passageiros de aeronaves que, por motivo de ordem técnica, meteorológica ou contingência similar, sejam forçados a regressar ao aeroporto ou aeródromo;
- e) Os passageiros que embarquem nas aeronaves a que se referem as alíneas a), b) e c) do n.º 4 e o n.º 5 do artigo 26.º

4 — As entidades gestoras aeroportuárias podem exigir prova das condições justificativas do direito às isenções referidas no número anterior.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, pode ser cobrada uma taxa diferente para os passageiros em transferência.

6 — O transportador e o operador devem assegurar o correto preenchimento e entrega dos formulários de tráfego dos respetivos voos, podendo as entidades gestoras aeroportuárias solicitar documentação adicional que comprove o número efetivo de passageiros embarcados, com vista ao apuramento do montante da taxa.

Artigo 30.º

Taxa de abertura de aeroporto ou aeródromo

1 — Sempre que, excecionalmente, seja requerida a abertura de um aeroporto ou aeródromo fora do período de funcionamento, ou a prorrogação do seu funcionamento para além do período estabelecido para uma operação de aterragem ou descolagem de qualquer aeronave, civil ou militar, é devida uma taxa a determinar por tipo de operação, período horário e tipo de aeronave.

2 — A abertura do aeroporto ou aeródromo, referida no número anterior, deve ser requerida com uma antecedência não inferior a três horas.

3 — A taxa prevista no presente artigo não confere direito a quaisquer serviços adicionais, mas apenas à abertura ou prorrogação do período de funcionamento do aeroporto ou aeródromo, para uma pontual operação de qualquer aeronave.

4 — Finda a operação, o diretor do aeroporto ou aeródromo decide, consoante as circunstâncias, se o mantém aberto ou se cumpre o período de funcionamento estabelecido.

5 — Estão isentas do pagamento da taxa de abertura de aeroporto ou aeródromo as operações de busca e salvamento, as missões de segurança interna ou proteção civil urgentes e inadiáveis e as missões humanitárias urgentes e inadiáveis, devidamente comprovadas.

6 — As entidades gestoras aeroportuárias podem exigir prova das condições justificativas do direito às reduções e isenções referidas no presente artigo.

DIVISÃO II

Taxas de terminal

Artigo 31.º

Taxa de terminal

1 — É devida a taxa de terminal pela realização de operações de controlo de tráfego aéreo de aproximação e aeródromo, incluindo a utilização das ajudas rádio inerentes à aterragem ou descolagem, pela Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E. (NAV Portugal, E. P. E.)

2 — Até à publicação de legislação específica, a determinação e fixação da taxa de terminal é efetuada por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, após parecer do INAC, I. P.

DIVISÃO III

Taxas de assistência em escala

Artigo 32.º

Taxas de assistência em escala

1 — São devidas taxas de assistência em escala pelo exercício de quaisquer das modalidades que integram os serviços referenciados na lista constante do anexo I do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, nos termos seguintes:

a) A taxa de assistência administrativa em terra e supervisão é devida pelos prestadores de serviços e definida por tipo de aeronave assistida;

b) A taxa de assistência a passageiros é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência, sendo definida por:

- i) Períodos de horas, fração de dias ou mês; ou
- ii) Balcão físico ou eletrónico de admissão; ou

iii) Registo de passageiros (*check-in*) ou passageiro embarcado;

c) A taxa de assistência a bagagem é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência, sendo definida por unidade de bagagem processada ou por passageiro embarcado;

d) A taxa de assistência a carga e correio é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência, sendo definida por unidade de tráfego;

e) A taxa de assistência de operações em pista é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida ou unidade de tráfego;

f) A taxa de assistência de limpeza e serviço do avião é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

g) A taxa de assistência a combustível e óleo é devida pelos prestadores de serviços e é definida por hectolitro de combustível e por litro de óleo fornecidos, sendo, neste caso, as suas frações arredondadas por excesso para a unidade superior;

h) A taxa de assistência de manutenção em linha é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

i) A taxa de assistência de operações aéreas e gestão das tripulações é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência e será definida por tipo de aeronave assistida;

j) A taxa de assistência de transporte em terra é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

k) A taxa de assistência de restauração é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência e será definida por tipo de aeronave assistida ou por passageiro embarcado.

2 — Para a definição das taxas previstas nas alíneas b), c), e) e k) do número anterior, as entidades gestoras aeroportuárias apenas podem aplicar um dos critérios previstos, em cada aeroporto ou aeródromo.

Artigo 33.º

Infraestruturas centralizadas

Pela utilização de quaisquer infraestruturas de aeroportos ou aeródromos declaradas centralizadas para o exercício de atividades de assistência em escala é cobrada uma taxa, que pode ser diferenciada por período de utilização, unidade de serviço ou unidade física processada.

Artigo 34.º

Liquidação das taxas de assistência em escala

1 — Para a adequada liquidação e cobrança das taxas de assistência em escala, os prestadores de serviços ou os utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto assistência devem enviar às entidades gestoras aeroportuárias, relativamente ao conjunto de operações

neles efetuadas no mês imediatamente anterior, cópias dos documentos comprovativos dos serviços efetuados, assinadas pelo assistido ou seu representante, contendo os elementos necessários à liquidação das taxas exigíveis.

2 — Compete às entidades gestoras aeroportuárias fixar a periodicidade do envio dos documentos referidos no número antecedente, que não será, no entanto, inferior a sete dias no caso de faturação regular por serviço continuado.

3 — A omissão e a inobservância destas obrigações, bem como a falsidade de quaisquer declarações ou documentos apresentados, constituem fundamento para a revogação da licença, nos termos da lei.

DIVISÃO IV

Taxa de ocupação de espaços, áreas e subsolos

Artigo 35.º

Taxa de ocupação

1 — É devida a taxa de ocupação pela utilização privativa, para qualquer fim, de terrenos, incluindo o subsolo, espaços, locais, edifícios, gabinetes, hangares e outras áreas dos aeroportos ou aeródromos, a qual pode ser definida por unidade métrica, localização ou período horário, diário ou mensal de utilização, e diferenciada em função da zona, finalidade ou prazo da ocupação, ou sujeita a valores máximos por tipo de ocupação ou utilização.

2 — Estão isentos de taxas de ocupação, em relação às áreas mínimas necessárias para o exercício das suas atribuições, o INAC, I. P., a NAV Portugal, E. P. E., e as entidades oficiais de informação turística.

3 — Para efeitos do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 24.º da Lei Orgânica do INAC, I. P., aprovada pelo Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de abril, em matéria de informação pública aos passageiros, as entidades gestoras aeroportuárias estão obrigadas a disponibilizar à autoridade reguladora um local adequado, constituindo a recusa ou a obstrução ao cumprimento daquela norma, nos termos aqui previstos, motivo para aplicação do disposto no artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

DIVISÃO V

Outras taxas de natureza comercial

Artigo 36.º

Taxa de equipamento

1 — É devida a taxa de equipamento pela utilização de quaisquer equipamentos dos aeroportos ou aeródromos, em serviços distintos dos que constituem contrapartida da cobrança de taxas de tráfego ou de infraestrutura centralizada, sendo esta definida por unidade ou tempo de operação, podendo fixar-se um valor unitário ou períodos mínimos de utilização.

2 — As operações previstas nas alíneas a), b) e c) do n.º 4 do artigo 26.º ficam isentas do pagamento da presente taxa relativamente à utilização dos equipamentos estritamente necessários à sua operação e como tal reconhecidos pela entidade gestora aeroportuária.

Artigo 37.º

Taxa de prestação de serviços

1 — É devida a taxa de prestação de serviços pelos serviços não incluídos no artigo 29.º que sejam prestados

pelas entidades gestoras aeroportuárias, sendo esta definida por período de tempo ou tipo de serviço, podendo fixar-se um valor unitário ou períodos mínimos.

2 — As operações previstas nas alíneas a), b) e c) do n.º 4 do artigo 26.º ficam isentas do pagamento da presente taxa relativamente à utilização dos serviços estritamente necessários à sua operação e como tal reconhecidos pela entidade gestora aeroportuária.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, são considerados os seguintes serviços:

a) Os serviços realizados no cumprimento de obrigações estabelecidas na lei ou em regulamento;

b) Os serviços prestados quando solicitados por quaisquer utilizadores ou utentes dos aeroportos ou aeródromos;

c) Os serviços prestados em substituição dos titulares das licenças, sempre que estes incumpram as suas obrigações legais, designadamente em matéria de ambiente, e sempre que tais serviços se revelem necessários.

4 — Nas situações referidas na alínea c) do número anterior, as operações de liquidação e cobrança da taxa são efetuadas sem prejuízo das penalidades adicionais ou suplementares a que haja lugar nos termos da respetiva licença.

Artigo 38.º

Taxa de consumo

1 — É devida a taxa de consumo pelo fornecimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, de quaisquer produtos ou bens, tais como água, telefones ou energia, no cumprimento de obrigações legais ou regulamentares ou ainda quando solicitados por quaisquer entidades.

2 — A taxa de consumo consiste num valor ou numa percentagem, que pode variar conforme os produtos ou bens, tendo em conta o respetivo custo suportado pelas entidades gestoras aeroportuárias e é cobrada em conjunto com o valor deste.

Artigo 39.º

Taxa de exploração

1 — É devida a taxa de exploração pelo exercício de quaisquer atividades relativamente às quais não haja lugar à cobrança de taxas de tráfego ou de assistência em escala, podendo ser definida segundo um dos seguintes critérios:

a) Por aplicação de um valor percentual sobre o volume de negócios realizado;

b) Por montante fixo definido pela entidade gestora aeroportuária, que pode ser diferenciado em função do tipo de atividade ou por unidade de tempo do exercício respetivo;

c) Por aplicação conjugada dos critérios referidos nas alíneas anteriores.

2 — Aplica-se à liquidação desta taxa o disposto no artigo 34.º, com as devidas adaptações.

Artigo 40.º

Taxa de estacionamento de viaturas

1 — É devida a taxa de estacionamento de viaturas pelo estacionamento de viaturas nas áreas dos aeroportos e aeródromos definidas diferenciadamente por localização,

tipo de parques, duração do estacionamento, dia da semana e tipo de viaturas.

2 — Sempre que as circunstâncias o justifiquem, podem estabelecer-se regimes especiais de estacionamento nas áreas de estacionamento dos aeroportos ou aeródromos, sendo a taxa de estacionamento fixada através de regimes de avença ou similar, com preços máximos por viatura, dia, semana ou mês.

3 — Nas situações em que se verifique o estacionamento de viatura nos parques de estacionamento por um período de tempo não inferior a 30 dias, as entidades gestoras aeroportuárias podem determinar a remoção da viatura para local alternativo a definir por estas.

4 — As entidades gestoras aeroportuárias podem exercer o direito de retenção das viaturas estacionadas nos parques de estacionamento até integral pagamento das quantias em dívida.

Artigo 41.º

Taxa de publicidade

1 — É devida a taxa de publicidade pelo exercício ou exploração de atividades publicitárias na área de jurisdição dos aeroportos e aeródromos, podendo ser definida por aplicação de um volume percentual sobre o volume de negócios realizado.

2 — A taxa de publicidade é também devida nos casos de um exercício pontual de ato ou de atividade publicitária nos aeroportos e aeródromos, podendo ser definida nestes casos mediante um valor unitário, que pode ser diferenciado em função do local, da área ocupada e ainda do prazo de exercício desse ato ou atividade publicitários.

SUBSECÇÃO II

Regime geral de liquidação e cobrança

Artigo 42.º

Determinação do quantitativo das taxas

1 — As taxas de tráfego praticadas nos aeroportos, aeródromos ou redes aeroportuárias referidos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 65.º estão sujeitas a regulação económica, nos termos do capítulo vi.

2 — Para além das taxas referidas no número anterior, outras taxas podem ser sujeitas a regulação económica, nos termos previstos no artigo 67.º

3 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, bem como do disposto na Lei n.º 53-E/2006, de 29 de dezembro, alterada pela Lei n.º 68-A/2008, de 30 de dezembro, e pelos Decretos-Leis n.ºs 159/2009, de 13 de julho, e 322/2009, de 14 de dezembro, quando aplicável, o quantitativo das taxas de tráfego, das taxas de assistência em escala, das taxas de ocupação e das outras taxas de natureza comercial é fixado pelas entidades gestoras aeroportuárias, com as limitações que resultarem do regime legal, dos contratos de concessão ou de outros títulos de licenciamento.

4 — As entidades gestoras aeroportuárias são sempre ouvidas no que respeita ao estabelecimento de isenções e reduções de taxas que não resultem de acordos internacionais.

Artigo 43.º

Liquidação e cobrança

1 — As taxas previstas no presente decreto-lei são liquidadas e cobradas pelas entidades gestoras aeroportuárias e,

salvo disposição expressa em contrário, constituem receitas próprias dessas entidades.

2 — Salvo os casos abrangidos pelos números seguintes, as taxas e outras importâncias em dívida às entidades gestoras aeroportuárias devem ser pagas no prazo estabelecido por estas, o qual não pode ser inferior a 20 dias a contar da data da emissão da respetiva fatura.

3 — As taxas devidas pela ocupação de terrenos, edificações e instalações na área dos aeroportos e aeródromos vencem-se no 1.º dia do mês anterior àquele a que respeitam e são pagas até ao 8.º dia desse mês.

4 — As taxas devidas pela utilização dos aeroportos ou aeródromos por aeronaves são cobradas antes da partida destas podendo, no entanto, fixar-se regimes especiais de cobrança quando razões ligadas à operacionalidade da exploração aeroportuária o justifiquem.

5 — Em relação a utilizadores e utentes com atividade regular na área dos aeroportos ou aeródromos, podem as respetivas entidades gestoras aeroportuárias fixar regimes de cobrança periódica eventualmente condicionados à prestação de garantias patrimoniais idóneas.

6 — Sem prejuízo do que estiver especialmente regulado, a liquidação e a cobrança das taxas previstas no presente decreto-lei regem-se pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis à generalidade dos serviços públicos, nomeadamente pelo disposto na legislação tributária em vigor.

Artigo 44.º

Faturação

O valor das taxas previstas neste capítulo não pode ser faturado nem cobrado separadamente aos clientes das entidades sujeitas ao seu pagamento.

Artigo 45.º

Incumprimento do dever de pagamento

1 — A falta de pagamento das taxas e demais importâncias no respetivo prazo faz incorrer o devedor no pagamento de juros de mora, nos termos estabelecidos para a falta de pagamento de taxas devidas ao Estado, sem prejuízo da faculdade de a entidade gestora aeroportuária poder revogar a respetiva licença.

2 — A falta de pagamento das taxas no prazo legal dá lugar à sua cobrança coerciva, acrescida dos respetivos juros de mora, em processo de execução fiscal.

3 — A mobilização de reclamações, de recursos ou de quaisquer outros meios de reação sobre taxas liquidadas não suspendem o dever de pagamento.

Artigo 46.º

Privilégio creditório

1 — Pelas taxas e juros de mora em dívida ao abrigo do presente capítulo, o Estado Português e as entidades gestoras aeroportuárias gozam de privilégio creditório sobre os bens dos devedores que se encontrem na área dos aeroportos ou aeródromos, podendo os mesmos ser objeto de retenção até integral pagamento das quantias em dívida ou até decisão judicial.

2 — No caso de bens perecíveis ou que representem comprovadamente risco para a saúde ou para a integridade física, a entidade gestora aeroportuária pode promover a respetiva destruição ou abate ou, se possível, a sua alienação, deduzindo, neste último caso, o valor obtido ao montante da dívida existente.

Artigo 47.º

Dever de informação

1 — Os titulares das licenças, o seu pessoal, bem como os comandantes das aeronaves ou os seus representantes devem prestar às entidades gestoras aeroportuárias todos os esclarecimentos necessários ao processamento e cobrança das taxas, sob a forma que lhes for indicada.

2 — As aeronaves podem ser retidas enquanto não forem prestados os esclarecimentos exigidos nos termos do número anterior ou não forem cumpridas as disposições relativas ao pagamento das taxas.

3 — A retenção das aeronaves utilizadas nas operações referidas nas alíneas a) e b) do n.º 4 do artigo 26.º carece de parecer prévio favorável dos serviços do Ministério dos Negócios Estrangeiros, o qual deve considerar, nomeadamente, o regime de reciprocidade aplicável.

CAPÍTULO IV

Da taxa de segurança

Artigo 48.º

Âmbito objetivo e isenções da taxa

1 — A taxa de segurança constitui a contrapartida dos serviços afetos à segurança da aviação civil, para prevenção e repressão de atos ilícitos, prestados aos passageiros do transporte aéreo e é destinada à cobertura parcial dos encargos respeitantes aos meios humanos e materiais empregues.

2 — A taxa de segurança é devida por cada passageiro embarcado em todos os aeroportos e nos aeródromos, situados em território português, constante de lista publicada por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes.

3 — A taxa de segurança é cobrada nos voos comerciais ao transportador, que a pode repercutir nos passageiros, e nos voos não comerciais ao operador da aeronave.

4 — São isentos do pagamento da taxa de segurança:

a) As crianças com menos de 2 anos;

b) Os passageiros em trânsito direto;

c) Os passageiros em transferência nos aeroportos de Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores, que tenham como destino final uma das restantes ilhas do Arquipélago dos Açores;

d) Os passageiros que, incluídos em missões oficiais, embarquem em aeronaves ao serviço privativo do Estado Português ou de Estado estrangeiro, em regime de reciprocidade.

5 — As entidades gestoras aeroportuárias podem exigir prova das condições justificativas do direito às reduções e isenções referidas no presente artigo.

Artigo 49.º

Componentes da taxa

A taxa de segurança engloba duas componentes distintas:

a) A que constitui contrapartida dos encargos gerais do INAC, I. P., e das forças de segurança com os serviços referidos no n.º 1 do artigo 48.º, fixada por passageiro

embarcado, podendo ser diferenciada em função do destino do passageiro;

b) A que constitui contrapartida dos encargos das entidades gestoras aeroportuárias com os serviços referidos no n.º 1 do artigo 48.º, e ainda com a instalação, operação e manutenção dos sistemas de verificação a 100 % da bagagem de porão, fixada por passageiro embarcado, podendo ser diferenciada em função do destino do passageiro.

Artigo 50.º

Cobrança e receita da taxa

1 — A componente da taxa de segurança a que se refere a alínea a) do artigo anterior constitui receita do INAC, I. P.

2 — As condições e o prazo de entrega das importâncias cobradas aos transportadores ou operadores de aeronaves nos termos da alínea a) do artigo anterior são definidos por portaria do membro do Governo responsável pela área da economia.

3 — A componente da taxa de segurança a que se refere a alínea b) do artigo anterior constitui receita das entidades gestoras aeroportuárias.

Artigo 51.º

Comparticipação das entidades públicas e privadas

1 — As forças de segurança que suportam encargos com a segurança de aviação civil têm direito a uma participação na receita do INAC, I. P., referida no n.º 1 do artigo anterior, destinada à cobertura desses encargos.

2 — As condições de atribuição da participação referida no número anterior são fixadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração interna e da economia.

Artigo 52.º

Determinação do quantitativo da taxa

1 — O montante da taxa a que se refere a alínea a) do artigo 49.º é estabelecido por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração interna e da economia.

2 — O montante da taxa a que se refere a alínea b) do artigo 49.º é estabelecido por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração interna e da economia, mediante proposta da entidade gestora aeroportuária devidamente instruída com o parecer dos utilizadores ou dos seus representantes ou associações de utilizadores, e tendo como referência os custos inerentes aos serviços de segurança prestados.

3 — O período de faturação da taxa a que se refere a alínea b) do artigo 49.º deve ser idêntico ao período praticado para as taxas de serviço a passageiros.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, a taxa de segurança pode ser sujeita a regulação económica, nos termos previstos no artigo 67.º

Artigo 53.º

Segregação de custos

1 — No exercício das funções relacionadas com a prestação dos serviços de segurança indicados no n.º 1 do artigo 48.º, as entidades gestoras aeroportuárias devem manter aquela atividade independente, através de uma

separação adequada da sua atividade relativa à gestão aeroportuária.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, as entidades gestoras aeroportuárias devem organizar a respetiva contabilidade, efetuando uma rigorosa separação contabilística entre as atividades ligadas à prestação dos serviços de segurança e as restantes atividades.

Artigo 54.º

Medidas de segurança especiais

Os utilizadores dos aeroportos situados em território português que solicitem à Polícia de Segurança Pública medidas de segurança especiais suportarão os encargos inerentes, cujo montante será cobrado pela referida Polícia.

Artigo 55.º

Contraordenações

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constitui contraordenação muito grave a violação das condições e a entrega fora dos prazos estabelecidos, nos termos do n.º 2 do artigo 50.º, de todo ou parte do produto das taxas cobradas pelos transportadores ou operadores de aeronaves nos termos do n.º 2 do artigo 48.º

2 — A punição por contraordenação pode ser publicitada, nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

Artigo 56.º

Regime subsidiário

Em tudo o que não se encontre previsto no presente capítulo é aplicável o regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

CAPÍTULO V

Da assistência a pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida e respetivas taxas

Artigo 57.º

Âmbito objetivo da assistência

No presente capítulo são estabelecidas as condições de aplicação do regime jurídico contido no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo, nomeadamente quanto à designação do organismo responsável pelo seu cumprimento e fiscalização, bem como o regime sancionatório aplicável às situações de incumprimento.

Artigo 58.º

Organismo responsável

1 — Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, o INAC, I. P., é o organismo responsável por assegurar o cumprimento e execução do mencionado regulamento comunitário, no que respeita a voos com partida ou destino nos aeroportos e aeródromos situados em território português, sem prejuízo das com-

petências atribuídas por lei a outras entidades, que devem comunicar ao INAC, I. P., o resultado da sua atividade.

2 — Compete, ainda, ao INAC, I. P., fiscalizar o cumprimento do disposto no presente capítulo e no Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho.

Artigo 59.º

Prestação de assistência nos aeroportos e aeródromos situados em território português

1 — As entidades gestoras aeroportuárias são responsáveis pela assistência às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, podendo para o efeito prestar, elas mesmas, tal assistência.

2 — A prestação de serviços da assistência referida no número anterior pode ser realizada por terceiros, desde que estes cumpram os requisitos da prestação de serviços de assistência em escala a terceiros previstos no Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho.

3 — Os requisitos previstos no número anterior são verificados no âmbito do procedimento pré-contratual para aquisição dos serviços de assistência referidos no n.º 1, o qual é efetuado de acordo com os princípios gerais e normas de contratação pública aplicáveis, devendo as respetivas peças do procedimento ser aprovados pelo INAC, I. P.

Artigo 60.º

Independência

1 — No exercício das funções de prestador de assistência às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, as entidades gestoras aeroportuárias devem manter aquela atividade independente, através de uma separação adequada, da sua atividade relativa à gestão aeroportuária.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, as entidades gestoras aeroportuárias devem organizar a respetiva contabilidade, efetuando uma rigorosa separação contabilística entre as atividades ligadas à prestação de assistência às pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida e as restantes atividades.

Artigo 61.º

Taxas

1 — Como contrapartida da prestação do serviço de assistência às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, é devida uma taxa a pagar pelas transportadoras aéreas utilizadoras do aeroporto ou aeródromo situado em território português.

2 — A taxa prevista no presente artigo pode ser sujeita a regulação económica, nos termos previstos no artigo 67.º

3 — O montante da taxa referida no n.º 1 é fixado, por passageiro embarcado, por deliberação do conselho diretivo do INAC, I. P., após proposta da entidade gestora aeroportuária, devidamente instruída com o parecer dos utilizadores ou dos seus representantes ou associações de utilizadores.

4 — A taxa referida nos números anteriores deve ser fixada de acordo com a seguinte fórmula:

$$\frac{TCn \text{ } PMR + Kn}{P \times n}$$

em que:

a) $TCn \text{ } PMR$ = total de custos com a prestação do serviço aprovados para o ano n , compreendendo os custos operacionais e de capital inerentes à atividade;

b) Kn = fator de correção, destinado a corrigir eventuais excessos ou défices que se verifiquem num determinado ano, calculado de acordo com a fórmula:

$$Kn = TCn - 2 \text{ } PMR - TR \text{ } n - 2$$

em que:

i) $TCn - 2 \text{ } PMR$ = total de custos reais aprovados no ano $n - 2$;

ii) $TR \text{ } n - 2$ = total de proveitos reais do ano $n - 2$;

c) $P \times n$ = número previsto de passageiros taxáveis para o ano n .

5 — Para efeitos do disposto no n.º 3, deve a entidade gestora aeroportuária fornecer a previsão fundamentada dos custos inerentes à atividade de prestação de assistência a passageiros com deficiência ou com mobilidade reduzida ao INAC, I. P., aos utilizadores ou dos seus representantes ou associações de utilizadores.

6 — Os custos a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 4 são aprovados pelo INAC, I. P., tendo em conta os custos dos anos anteriores, a previsão apresentada e as regras definidas para as taxas aplicadas aos serviços regulados prestados pela entidade gestora aeroportuária.

7 — A taxa referida nos números anteriores constitui receita das entidades gestoras aeroportuárias, devendo o respetivo período de faturação ser idêntico ao período praticado para as taxas de serviço a passageiros.

Artigo 62.º

Processamento das contraordenações

1 — Compete ao INAC, I. P., instaurar e instruir os processos de contraordenação relativos às infrações previstas no presente capítulo, bem como proceder à aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar.

2 — A punição por contraordenação pode ser publicitada, nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

Artigo 63.º

Contraordenações no âmbito da assistência a pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações muito graves:

a) A recusa, por parte da transportadora aérea, de uma reserva para um voo com partida num aeroporto ou aeródromo situado no território português, com fundamento na deficiência ou na mobilidade reduzida, em violação do disposto na alínea a) do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, desde que a recusa não se enquadre no n.º 1 do artigo 4.º desse mesmo regulamento;

b) A recusa, por parte da transportadora aérea, de embarque de uma pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida num aeroporto ou aeródromo situado no território português, quando a pessoa em causa tenha um bilhete e uma reserva válidos, em violação do disposto na alínea b) do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, desde que a

recusa não se enquadre no n.º 1 do artigo 4.º desse mesmo regulamento;

c) A prestação da assistência prevista no anexo I em violação das normas de qualidade previstas no n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

d) A falta de disponibilização ao público, por parte das transportadoras aéreas ou dos seus representantes ou agentes, das regras de segurança aplicáveis ao transporte de pessoas com deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, bem como de eventuais restrições ao seu transporte ou ao transporte do seu equipamento de mobilidade devido às dimensões da aeronave, nos termos e condições previstos no n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

e) A falta de disponibilização, por parte dos operadores turísticos, das regras de segurança aplicáveis ao transporte de pessoas com deficiência e de pessoas com mobilidade reduzida, bem como de eventuais restrições ao seu transporte ou ao transporte do seu equipamento de mobilidade devido às dimensões da aeronave, relativamente aos voos que organizam, vendem ou oferecem para venda, integrados em viagens organizadas, férias organizadas ou circuitos organizados, em violação do disposto no n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

f) A falta de informação, devidamente fundamentada, por parte das transportadoras aéreas, dos seus agentes ou dos operadores turísticos, à pessoa com deficiência ou à pessoa com mobilidade reduzida, da aplicação das derrogações previstas nos n.ºs 1 ou 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, em violação do n.º 4 desse mesmo artigo;

g) A não transmissão, por parte da transportadora aérea, do seu agente ou do operador turístico, da informação relativa à necessidade de assistência, em violação dos n.ºs 2 e 3 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

h) A falta de informação, por parte da transportadora aérea, à entidade gestora aeroportuária do destino, do número de pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida que requerem assistência, bem como da natureza dessa assistência, em violação do disposto no n.º 4 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

i) A entidade gestora aeroportuária não assegurar a prestação da assistência especificada no anexo I ao Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, sempre que um passageiro com deficiência ou com mobilidade reduzida chegue a um aeroporto para efetuar uma viagem, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 7.º do mencionado regulamento;

j) A falta de autorização, por parte da transportadora aérea, do seu agente ou do operador turístico, de assistência, quando for solicitada, de um cão auxiliar reconhecido, em conformidade com as normas nacionais aplicáveis ao transporte de cães auxiliares na cabina de aeronaves, em violação do n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

k) A entidade gestora aeroportuária ou a empresa por ela contratada não assegurar a prestação da assistência especificada no anexo I ao Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, sempre que uma pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida esteja em trânsito num aeroporto ou aeródromo

ou for transferida por uma transportadora aérea ou por um operador turístico do voo para o qual tem uma reserva para outro voo, em violação do n.º 5 do artigo 7.º do mencionado regulamento;

l) A entidade gestora aeroportuária não assegurar a prestação de assistência prevista no n.º 6 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

m) A falta de separação contabilística, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

n) A falta de divulgação, a divulgação não atempada ou a divulgação deturpada dos dados relativos à previsão dos custos, por parte da entidade gestora aeroportuária, em violação do disposto no n.º 5 do artigo 61.º do presente decreto-lei;

o) A falta de disponibilização do quadro anual das taxas recebidas e das despesas efetuadas nos termos e às entidades previstas no n.º 6 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

p) A falta de estabelecimento de normas de qualidade, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

q) A transportadora aérea e a entidade gestora aeroportuária não assegurarem que todo o seu pessoal, incluindo o pessoal empregado por subcontratantes, que preste assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, disponha dos conhecimentos para satisfazer as necessidades das pessoas com as mais variadas deficiências ou tipos de mobilidade reduzida, em violação do disposto na alínea a) do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

r) A transportadora aérea e a entidade gestora aeroportuária não assegurarem nem proporcionarem formação específica a todo o pessoal que tenha contacto direto com pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, em violação do disposto nas alíneas b) e c) do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

s) O não cumprimento, por parte da entidade gestora aeroportuária, das modalidades de assistência previstas no anexo I do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

t) O não cumprimento das modalidades de assistência previstas no anexo II ao Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, por parte das transportadoras aéreas.

2 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações graves:

a) A violação da forma e do prazo de cinco dias previstos no n.º 4 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

b) A falta de designação de pontos de chegada e de partida, por parte da entidade gestora aeroportuária, nos quais as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida possam anunciar a sua chegada ao aeroporto e requerer assistência, em violação do n.º 1 do artigo 5.º do Regula-

mento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

c) A violação do prazo de antecedência mínima de 36 horas previsto no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

d) A falta de prestação de informação ao INAC, I. P., sobre os critérios utilizados para o apuramento dos custos e para a separação contabilística a que se referem os n.ºs 4 e 5 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho.

3 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações leves:

a) A falta de identificação dos pontos de chegada e de partida, bem como das informações previstas no n.º 2 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho;

b) A falta de publicação das normas de qualidade, em violação do n.º 3 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho.

Artigo 64.º

Regime subsidiário

Em tudo o que não se encontre previsto no presente capítulo é aplicável o regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

CAPÍTULO VI

Regulação económica

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 65.º

Âmbito subjetivo da regulação económica

1 — Estão sujeitos a regulação económica os aeroportos e os aeródromos situados em território português abertos ao tráfego comercial, cujo tráfego anual seja superior a 5 milhões de passageiros.

2 — Estão igualmente sujeitas a regulação económica as redes aeroportuárias constituídas cujo volume global de tráfego anual seja superior a 5 milhões de passageiros.

3 — O INAC, I. P., em casos excecionais e mediante decisão fundamentada, pode decidir que um aeroporto ou um outro aeródromo, abertos ao tráfego comercial, bem como uma rede aeroportuária, ainda que tenham um volume anual de passageiros inferior a 5 milhões, sejam submetidos a regulação económica, quando fundamentadamente considere que tenha poder de mercado sobre os seus utilizadores.

4 — As decisões tomadas pelo INAC, I. P., nos termos do número anterior devem ser comunicadas às entidades gestoras aeroportuárias em causa com uma antecedência mínima de seis meses, relativamente ao momento da entrada em vigor das taxas que venham a ser estabelecidas em resultado dessas decisões.

Artigo 66.º

Âmbito objetivo da regulação económica

A regulação económica prevista no presente decreto-lei consiste na:

a) Definição dos princípios e regras comuns aplicáveis à cobrança de taxas pagas pelos utilizadores do aeroporto ou aeródromo pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados exclusivamente pela entidade gestora aeroportuária, relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento das aeronaves e com o processamento de passageiros, carga e correio;

b) Fixação dos indicadores de qualidade de serviço a observar nos aeroportos e aeródromos indicados no n.º 1 e no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 67.º

Atividades e serviços regulados e critérios de determinação das taxas

Sem prejuízo do disposto no presente decreto-lei e dos poderes conferidos por lei à autoridade reguladora, as atividades e serviços concretamente sujeitos a regulação económica, o sistema e a estrutura tarifária aplicáveis, bem como os níveis e indicadores de qualidade de serviço, encontram-se previstos nos respetivos contratos de concessão ou outros títulos de licenciamento.

Artigo 68.º

Autoridade reguladora independente

1 — A autoridade reguladora independente com competência para o controlo da aplicação dos princípios, regras e critérios mencionados nos artigos 66.º e 67.º é o INAC, I. P.

2 — O INAC, I. P., deve exercer as suas competências com imparcialidade e transparência.

3 — O INAC, I. P., publica na sua página eletrónica na Internet um relatório anual sobre as atividades que desenvolveu no âmbito do presente capítulo.

SECÇÃO II

Princípios e regras comuns

Artigo 69.º

Não discriminação

1 — As taxas não podem estabelecer discriminações entre os utilizadores dos aeroportos ou aeródromos.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, é possível a modulação das taxas por motivos de interesse público e geral, nomeadamente de ordem ambiental, desde que os critérios utilizados na modulação sejam pertinentes, objetivos e transparentes.

Artigo 70.º

Diferenciação dos serviços e das taxas

1 — A entidade gestora aeroportuária pode diversificar a qualidade e âmbito de determinados serviços, de terminais ou parte de terminais, com o objetivo de prestar serviços personalizados, bem como a disponibilização de parte ou de todo um terminal especializado.

2 — Sem prejuízo do disposto no artigo 69.º, a entidade gestora aeroportuária mantém a faculdade de fixar taxas diferenciadas em função da qualidade e do âmbito desses serviços e dos respetivos custos ou de qualquer outra justificação objetiva e transparente.

3 — A entidade gestora aeroportuária deve permitir o acesso aos utilizadores aos serviços personalizados ou ao terminal ou parte de um terminal especializado.

4 — Se o número de utilizadores interessados for superior ao número de utilizadores possível, devido a limitações de capacidade, o acesso é determinado com base em critérios pertinentes, objetivos e transparentes e não discriminatórios, fixados pela entidade gestora aeroportuária e aprovados previamente pelo INAC, I. P.

Artigo 71.º

Consulta e recurso

1 — O funcionamento do sistema e da estrutura tarifária e, se necessário, da qualidade dos serviços prestados está sujeito a consultas anuais entre a entidade gestora aeroportuária e os utilizadores ou os representantes ou associações de utilizadores, salvo decisão tomada em contrário na última consulta.

2 — Caso exista um acordo plurianual entre a entidade gestora aeroportuária e os utilizadores ou os representantes ou associações de utilizadores as consultas referidas no número anterior realizam-se nos termos do referido acordo.

3 — As consultas previstas no n.º 1 devem ser apresentadas aos utilizadores ou aos representantes ou associações de utilizadores até 120 dias antes da respetiva entrada em vigor das alterações propostas, salvo em circunstâncias excecionais, devidamente justificadas perante os utilizadores ou os representantes ou associações de utilizadores.

4 — Após a realização da consulta prevista no número anterior, a entidade gestora aeroportuária deve enviar uma informação ao INAC, I. P., e aos utilizadores ou aos representantes ou associações de utilizadores da qual constem os resultados da mesma e a decisão proposta.

5 — A decisão da entidade gestora aeroportuária deve ser publicada na sua página eletrónica na Internet até 60 dias antes da respetiva entrada em vigor.

6 — Caso a entidade gestora aeroportuária e os utilizadores ou os representantes ou associações de utilizadores não cheguem a acordo sobre as alterações propostas, a primeira deve fundamentar a sua decisão.

7 — Caso os utilizadores ou os representantes ou associações de utilizadores não concordem com qualquer alteração concreta preconizada pela entidade gestora aeroportuária, podem apresentar reclamação fundamentada junto do INAC, I. P., no prazo de 15 dias contados a partir da data da respetiva receção nos termos no n.º 4.

8 — O INAC, I. P., deve rejeitar liminarmente as reclamações que considere não devidamente fundamentadas ou documentadas.

9 — A alteração concretamente preconizada pela entidade gestora aeroportuária e objeto de reclamação não produz efeitos até ser analisada pelo INAC, I. P.

10 — O INAC, I. P., tem acesso às informações necessárias das partes interessadas, consultando-as para tomar a sua decisão.

11 — No prazo de 30 dias após a questão ter sido submetida à sua apreciação, o INAC, I. P., deve tomar uma decisão provisória sobre a entrada em vigor da alteração do sistema ou da estrutura tarifária, a não ser que a decisão final possa ser tomada no mesmo prazo.

12 — A decisão final do INAC, I. P., é tomada no prazo de 120 dias a contar da data em que a questão tenha sido submetida à sua apreciação, salvo em casos excecionais devidamente justificados, nos quais o indicado prazo pode ser prorrogado durante 60 dias.

13 — A decisão final do INAC, I. P., deve ser tomada com base em critérios que sejam objetivos, transparentes e não discriminatórios, constituindo a ausência de decisão nos prazos fixados no número anterior indeferimento da reclamação.

14 — Sem prejuízo de impugnação administrativa ou judicial, as decisões do INAC, I. P., são juridicamente vinculativas e produzem efeitos imediatos.

15 — A perda de receita pelo adiamento da entrada em vigor da taxa sob reclamação, ou o excesso cobrado decorrente de decisão do INAC, I. P., tomada nos termos do n.º 11, deve ser tido em conta nos ajustamentos tarifários que venham a ocorrer posteriormente à decisão definitiva do INAC, I. P., ou à decisão judicial transitada em julgado.

Artigo 72.º

Informações dos utilizadores e da entidade gestora aeroportuária

1 — Antes da consulta prévia a que se refere o artigo anterior, a entidade gestora aeroportuária solicita aos utilizadores as seguintes informações:

- a) Previsões de tráfego;
- b) Previsões quanto à composição e à utilização prevista da frota;
- c) Projetos de desenvolvimento no aeródromo ou aeroporto em causa;
- d) Necessidades no aeródromo ou no aeroporto em causa.

2 — As informações previstas no número anterior devem ser disponibilizadas pelos utilizadores no prazo de 60 dias.

3 — As informações prestadas nos termos do número anterior não podem ser divulgadas a terceiros pela entidade gestora aeroportuária sem o consentimento dos titulares das mesmas.

4 — Excetua-se do disposto do número anterior a divulgação de tais informações pela entidade gestora aeroportuária ao INAC, I. P.

5 — No âmbito da consulta prevista no n.º 1 do artigo anterior, a entidade gestora aeroportuária deve fornecer, por aeroporto, aeródromo ou rede aeroportuária, a cada utilizador, ou aos representantes ou associações de utilizadores, as seguintes informações:

- a) A lista dos serviços prestados e das infraestruturas disponibilizadas em contrapartida da taxa cobrada;
- b) A metodologia utilizada para a fixação das taxas;
- c) A estrutura global dos custos ligados às instalações e serviços a que se referem as taxas;
- d) A receita das diferentes taxas e o custo total dos serviços cobertos por essas taxas;
- e) Qualquer financiamento de autoridades públicas às instalações e serviços a que se referem as taxas;
- f) As previsões relativas à situação do aeroporto ou aeródromo no que diz respeito às taxas, ao aumento do tráfego e aos investimentos propostos;
- g) A utilização efetiva das infraestruturas e dos equipamentos aeroportuários num determinado período;
- h) Os resultados previstos de todos os investimentos de vulto propostos, em termos dos seus efeitos na capacidade aeroportuária.

Artigo 73.º

Consulta prévia sobre novas infraestruturas

1 — A entidade gestora aeroportuária consulta obrigatoriamente os utilizadores, ou os representantes ou associações dos utilizadores, antes da finalização de projetos para novas infraestruturas.

2 — A consulta sobre as novas infraestruturas deve realizar-se em fase que permita as entidades referidas no número anterior contribuírem com eventuais sugestões.

3 — Uma vez comunicada às entidades referidas no n.º 1 a existência de projetos sobre novas infraestruturas, nos termos do número anterior, estas dispõem de 20 dias para se pronunciar sobre os mesmos.

4 — A consulta mencionada no presente artigo pode constar do acordo entre a entidade gestora aeroportuária e as entidades referidas no n.º 1.

Artigo 74.º

Acordo sobre os níveis de qualidade do serviço

1 — A entidade gestora aeroportuária deve promover negociações com os utilizadores, ou com os representantes ou associações dos utilizadores, relativamente ao nível de serviço a prestar, com vista à possibilidade de celebração de acordos.

2 — Nas negociações referidas no número anterior deve atender-se ao sistema e à estrutura tarifária aplicável, bem como ao nível de serviço a que os utilizadores têm direito como contrapartida das taxas.

3 — O acordo a que se refere o número anterior baseia-se nos indicadores e nos níveis mínimos de qualidade estabelecidos nos termos dos contratos de concessão ou de outros títulos de licenciamento.

SECÇÃO III

Aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitos a regulação

Artigo 75.º

Taxas nos aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitos a regulação

1 — Os aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias abertos ao tráfego comercial não sujeitos a regulação devem notificar o INAC, I. P., sobre o regime de taxas previstas no presente capítulo a praticar, eventuais isenções ou reduções dessas taxas, até 60 dias antes da sua entrada em vigor.

2 — As taxas referidas no número anterior são estabelecidas pelas entidades competentes, mediante parecer prévio do INAC, I. P., a proferir até 30 dias antes da sua entrada em vigor.

Artigo 76.º

Dever de informação ao INAC, I. P.

1 — Os aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitos a regulação económica devem remeter ao INAC, I. P., toda a informação de natureza financeira, operacional ou outra que este considere necessária para o desempenho das suas funções, no prazo máximo de 30 dias.

2 — O pedido do INAC, I. P., para os efeitos do número anterior, suspende a contagem do prazo previsto no n.º 2 do artigo 75.º, pelo período que decorre até à data da entrega da informação solicitada.

SECÇÃO IV

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 77.º

Contraordenações no âmbito da regulação económica

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações muito graves:

a) A falta de envio aos utilizadores ou aos representantes ou associações de utilizadores dos elementos previstos no n.º 5 do artigo 72.º;

b) A falta de envio ao INAC, I. P., por parte da entidade gestora aeroportuária de qualquer um dos elementos previstos no n.º 4 do artigo 71.º;

c) O incumprimento, pelos utilizadores, do n.º 2 do artigo 72.º;

d) O incumprimento, pela entidade gestora aeroportuária, do n.º 3 do artigo 72.º;

e) Qualquer tipo de obstrução que impeça o INAC, I. P., de exercer os seus poderes de supervisão, fiscalização e auditoria no exercício das suas funções;

f) O incumprimento, pela entidade gestora aeroportuária, dos n.ºs 3 e 4 do artigo 70.º;

g) A falta de envio ao INAC, I. P., de toda a informação de natureza financeira, operacional ou outra, por parte dos aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitos a regulação económica, em violação do disposto no artigo 76.º

2 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações graves:

a) A recusa, por parte da entidade gestora aeroportuária, dos utilizadores ou dos representantes ou associações de utilizadores em encetar as diligências necessárias e prévias à celebração do acordo mencionado no n.º 1 do artigo 74.º;

b) A falta dos procedimentos de consulta a promover pela entidade gestora aeroportuária para efeitos de fixação de taxas sujeitas a regulação e respetivas alterações, às transportadoras aéreas e aos agentes de assistência em escala, em violação do disposto no n.º 1 e no n.º 3 do artigo 71.º;

c) A violação do prazo mínimo de 60 dias previsto no n.º 5 do artigo 71.º;

d) O incumprimento, pela entidade gestora aeroportuária, do n.º 1 do artigo 73.º, bem como a recusa dos utilizadores em promoverem quaisquer negociações prévias com a entidade gestora aeroportuária, com vista à celebração do acordo previsto no n.º 4 do mesmo artigo;

e) A falta de notificação ao INAC, I. P., por parte dos aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias abertos ao tráfego comercial não sujeitos a regulação sobre o regime de taxas, eventuais isenções ou reduções que se propõe praticar.

3 — Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei

n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações leves:

a) O incumprimento do prazo de 60 dias previsto no n.º 1 do artigo 75.º;

b) A fixação de taxas sem emissão de parecer prévio do INAC, I. P., em violação do disposto no n.º 2 do artigo 75.º

Artigo 78.º

Processamento das contraordenações

Compete ao INAC, I. P., nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de abril, instaurar e instruir os processos de contraordenação relativos às infrações previstas no presente capítulo, bem como proceder à aplicação das respetivas coimas.

CAPÍTULO VII

Disposições finais

Artigo 79.º

Regiões Autónomas

1 — O disposto no capítulo III não se aplica aos aeroportos e aeródromos públicos regionais das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

2 — A Região Autónoma dos Açores é sempre ouvida no que respeita à fixação de taxas nos aeroportos ou aeródromos públicos nacionais situados nesta Região Autónoma.

3 — O disposto nos capítulos IV, V e VI aplica-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo das adaptações decorrentes da estrutura própria da administração regional autónoma que possam ser introduzidas por diploma regional adequado.

Artigo 80.º

Jurisdição competente

São competentes para conhecer dos meios processuais contra todos os atos administrativos praticados pelas entidades competentes ao abrigo do presente decreto-lei os tribunais que integram a jurisdição administrativa e fiscal.

Artigo 81.º

Prazos e a sua contagem

Os prazos fixados no presente decreto-lei contam-se em dias seguidos ou em meses seguidos de calendário, conforme o caso.

Artigo 82.º

Disposição transitória

1 — Os quantitativos das taxas e a estrutura tarifária praticados, nos termos dos diplomas legais e regulamentares anteriores, mantêm-se em vigor até à sua alteração, que deverá respeitar os termos previstos no presente decreto-lei.

2 — É aplicável ao Terminal Civil de Beja o regime previsto no presente decreto-lei para os aeroportos, logo que se verifique a certificação pelo INAC, I. P., do terminal e das infraestruturas aeronáuticas da Base Aérea n.º 11, necessárias para a exploração do mesmo.

Artigo 83.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 280/99, de 26 de julho, 268/2007, de 26 de julho, e 216/2009, de 4 de setembro;

b) O Decreto-Lei n.º 102/91, de 8 de março, alterado pelo Decretos-Leis n.ºs 11/2004, de 9 de janeiro, e 208/2004, de 19 de agosto;

c) O Decreto-Lei n.º 241/2008, de 17 de dezembro;

d) O Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 86/2011, de 1 de julho;

e) O Decreto-Lei n.º 33/2010, de 14 de abril;

f) O Decreto-Lei n.º 86/2011, de 1 de julho;

g) O Decreto Regulamentar n.º 24/2009, de 4 de setembro.

Artigo 84.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 18 de outubro de 2012. — *Pedro Passos Coelho* — *Vitor Louçã* *Rabaça Gaspar* — *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva* — *Álvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 26 de novembro de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 27 de novembro de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.